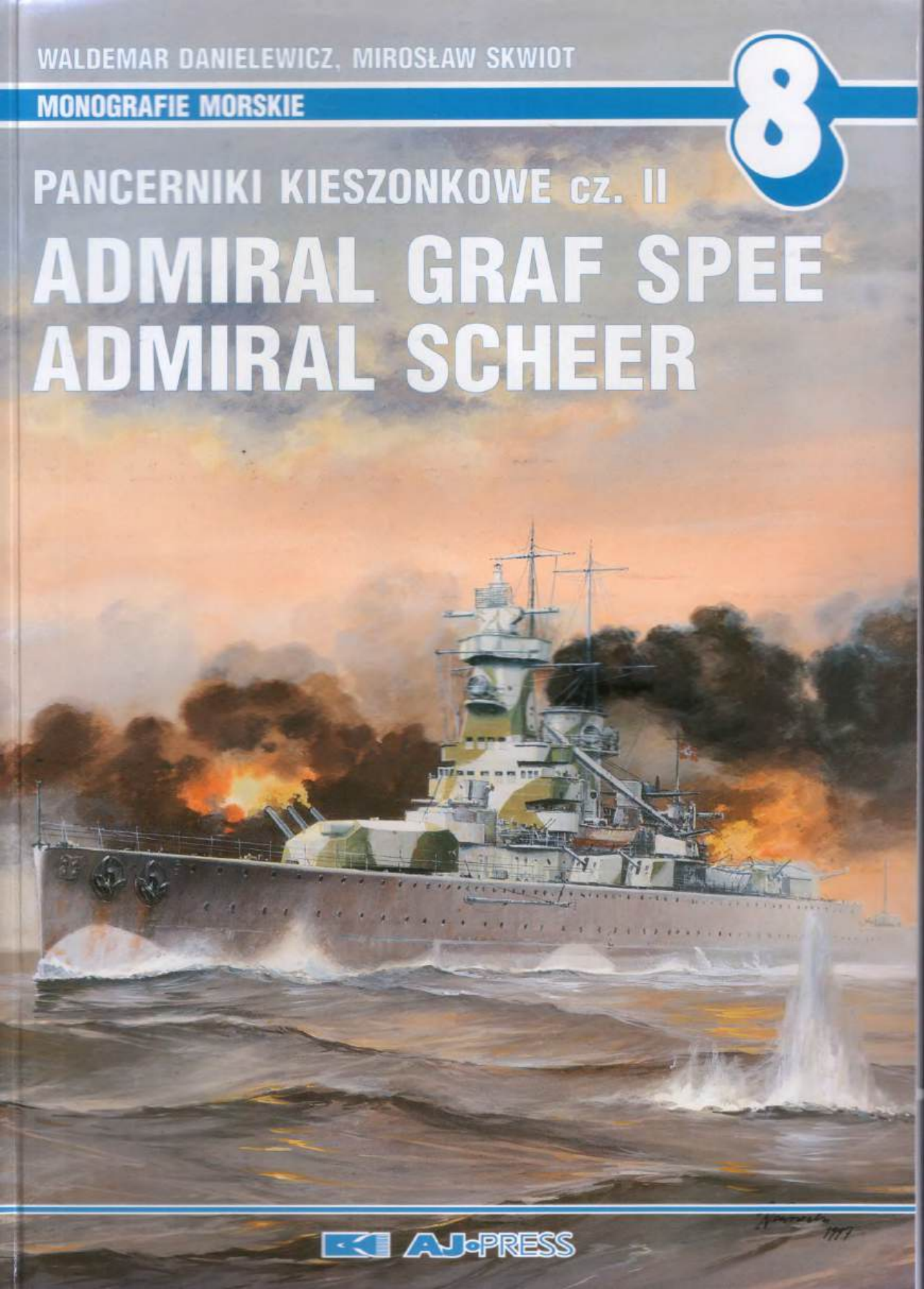
WALDEMAR DANIELEWICZ, MIROSŁAW SKWIOT

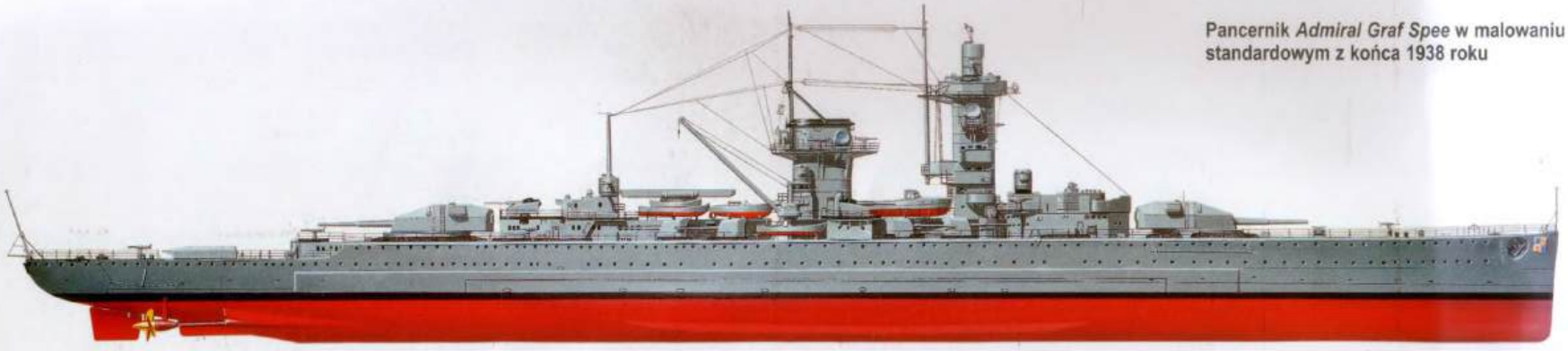
MONOGRAFIE MORSKIE 8

PANCERNIKI KIESZONKOWE cz. II

ADMIRAL GRAF SPEE
ADMIRAL SCHEER



AJ-PRESS



Pancernik *Admiral Graf Spee* w malowaniu standardowym z końca 1938 roku

Pancernik *Admiral Graf Spee* w kamuflażu przed jego zatopieniem, grudzień 1939 roku. Widoczne są: fałszywy komin i atrapa drugiej wieży działowej na dziobie.

Mal. Zbigniew Kolacha

KOLACHA '97

MONOGRAFIE MORSKIE

WALDEMAR DANIELEWICZ, MIROSŁAW SKWIOT

PANCERNIKI KIESZONKOWE cz. II
ADMIRAL SCHEER
ADMIRAL GRAF SPEE

AJ•PRESS

AJ – PRESS
P. O. Box 98
80–305 GDAŃSK 5
tel./fax: (+48–58) 559 78 82
tel. kom. 0–601 31 18 77
e-mail: aj-press@home.pl
ajpress@kki.net.pl
www: http://aj-press.home.pl

Red. nacz. serii: **Adam Jarski**
Rys. na okładkę: **Grzegorz Nawrocki**
Plansze barwne: **Zbigniew Kolacha**
Arkadiusz Wróbel
Rysunki: **Mirosław Skwiot**
Proj. graf. okładki i strony tytułowej: **Adam Jarski**
Redakcja: **Adam Jarski**
Katarzyna B. Zielińska
Korekta: **Katarzyna B. Zielińska**
Skład: **Katarzyna B. Zielińska**
Adam Jarski

Druk: **Drukarnia „Oruńska"**, ul. Świętokrzyska 47, Gdańsk, tel. (058) 309 93 51

Dystrybucja krajowa: **„AJaKS"** ul. Lubelska 30–32 03–802 Warszawa tel./fax (0–22) 619 60 51 e-mail: ajaks@kki.net.pl

Dystrybucja zagraniczna: **„AJaKS"** ul Lubelska 30–32 03–802 Warszawa tel./fax: (+48–22) 619 60 51 POLAND

„INTERMODEL" 267 24 Hostomice, P.S. 28 tel./fax: (+42) 316–494491 CZECH REPUBLIC

„AIRCONNECTION" 6389 Chaumont Cres. Mississauga, ON L5N 2M7 phone: (+1) 905 826–7460 fax: (+1) 905 826–6764 CANADA

ISBN 83 – 86208 – 84 – 8

COPYRIGHT AJ–PRESS, 1998

Wszelkie prawa zastrzeżone. Żadna część tej publikacji nie może być kopiowana w żadnej formie ani żadnymi metodami mechanicznymi i elektronicznymi, łącznie z wykorzystaniem systemów przekazywania i odtwarzania informacji bez pisemnej zgody właściciela praw autorskich.

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form by any means electrical, mechanical or otherwise without written permission of the publisher.

Jeśli posiadacie ciekawe zdjęcia samolotów, broni lub okrętów różnych państw, szczególnie z okresu wojen lub konfliktów zapraszamy do współpracy przy przygotowywaniu następnych publikacji wydawnictwa AJ–PRESS. Oryginały zdjęć zostaną zwrócone. Prosimy o kontakt w celu omówienia szczegółowych warunków.

If you have any photos of aircraft, armor or ships of any nation, particularly wartime ships snapshots, please share them with us and take part in preparing next AJ–PRESS books. All photos will be copied and returned to the owner. Please contact us to get further information about financial terms.

MONOGRAFIE MORSKIE 8

TRADE & PERSONAL ORDERS

ORDER BY FAX: Phone/Fax (+48-22) 619 60 51
BY POST: AJaKS ul. Lubelska 30-32
03-802 WARSZAWA POLAND
OR BY E-MAIL: ajaks@kki.net.pl
2 WAYS OF PAYMENT: √ CREDIT CARD: VISA, MASTERCARD, EUROCARD, AMERICAN EXPRESS
√ INTERNATIONAL MONEY ORDER

Please ask for order form with available titles and prices

Podziękowanie

Specjalne podziękowania dla p. Siegfrieda Breyera za udostępnione materiały ikonograficzne, wykorzystane w opracowaniu monografii dotyczącej pancernika ***Deutschland***.

Wir danken auf dieser Stelle Herr Siegfried Breyer für Fotomaterial und Erlaubnis für Reproduktion (Marine Arsenal).

Autorzy

Na okładce

Pancernik *Admiral Graf Spee* podczas bitwy u ujścia La Plata, 13 grudnia 1939 roku.

(mal. Grzegorz Nawrocki)

Na stronie tytułowej

Moment cumowania pancernika *Admiral Graf Spee* do boi.

Materiał fotograficzny

Archiwum, Siegfried Breyer (Marine Arsenal), R. Kugler, M. Jerchel, T. Klimczyk, W. Danielewicz, A. Jarski, W. Trojca, M. Krzyżan, niemiecka prasa oraz publikacje z okresu 1935–45.

Specjalna oferta dla modelarzy kartonowych

Miło nam poinformować Szanownych Czytelników, że Wydawnictwo JSC z Gdańska opracowało i wydało w skali 1:400 doskonałe modele kartonowe pancerników. M. in. na podstawie dokumentacji znajdującej się w archiwum JSC powstały rysunki do wszystkich części pancerników kieszonkowych. Wszystkim zainteresowanym podajemy adres, pod którym można składać zamówienia na modele kartonowe: Wydawnictwo JSC, skr. poczt. 20, 80-305 Gdańsk 5.

Od Wydawcy

Na początek kilka słów wyjaśnienia na temat zmiany nazwy serii od numeru 10. W przyszłości zamierzam wydać więcej publikacji na temat różnych klas okrętów poszczególnych państw. W związku z tym uznałem, że bardziej adekwatna dla tej serii jest nazwa **ENCYKLOPEDIA OKRĘTÓW WOJENNYCH**. Nie znaczy to, że w przyszłości nie wydam w tej serii monograficznego opracowania na temat jakiegoś pojedynczego okrętu. Na wszelki wypadek zachowałem ciągłość numeracji z **MONOGRAFII MORSKICH**.

W **MONOGRAFIACH MORSKICH** (jeszcze pod starą nazwą) ukaże się trzecia część monografii pancerników kieszonkowych, dotycząca okrętów *Deutschland/Lützow, Admiral Scheer* oraz *Admiral Graf Spee*, zawierająca m. in. końcowe okresy działań bojowych, w tym opis bitwy u ujścia La Plata, dodatkowe zdjęcia i rysunki. Trwają również prace nad kolejnymi trzema częściami encyklopedii *Ubootów*, ukazującej się w zmienionej formule i z nową nazwą serii: **ENCYKLOPEDIA OKRĘTÓW WOJENNYCH**. W następnych częściach o *Ubootach* znajdą się informacje natury ogólniejszej, np. mapy kwadratów operacyjnych *Kriegsmarine* oraz rysunki (w tym oryginalne plany stoczniowe typu „VII") i plany następnych typów *Ubootów*.

W **KAMPANIACH LOTNICZYCH** przygotowywana jest obecnie kolejna część „Obrony Powietrznej III Rzeszy" autorstwa Marka Murawskiego, traktująca o walkach dziennych w latach 1943—1945. Ukażą się w sumie cztery części tego opracowania — dwie dotyczące działań dziennych i dwie działań nocnych.

W **MONOGRAFIACH LOTNICZYCH** w przygotowaniu jest trzecia część monografii *Spitfire'a* oraz następne części monografii Me 109, która rozrosła się już do pięciu grubych numerów! Jeszcze w tym miesiącu powinna pojawić się w księgarniach i sklepach modelarskich druga część tej monografii.

Są już w sprzedaży pierwsze dwa numery nowej, wydawanej przy współpracy Fanatyka Plastiku, serii wydawniczej pt. **MODELMANIA**. Ta dwujęzyczna (polsko–angielska) seria tworzona jest z myślą o modelarzach i zawiera dużą ilość zdjęć (również kolorowych!) i rysunków przydatnych przy tworzeniu repliki wybranej wersji samolotu. Dołączone są również plany w popularnych skalach modelarskich oraz barwne plansze z malowaniami. Pomocą w wyborze modelu będzie z pewnością recenzja dostępnych na rynku zestawów oraz akcesoriów i kalkomanii. Pierwsza książka z tej serii opisuje MiG–15/Lim–2, druga natomiast dotyczy samolotu PZL P.11. Do kolejnych numerów planujemy dołączać kalkomanie. W przygotowaniu znajduje się trzeci numer poświęcony samolotowi North American P–51D *Mustang*.

Sprzedaż hurtową i indywidualną, w tym wysyłkową, publikacji AJ–PRESSu prowadzi firma **AJaKS** mieszcząca się w Warszawie, ul. Lubelska 30–32, tel./fax. (0–22) 619 60 51, e-mail: ajaks@kki.net.pl i tam proszę kierować wszelkie zapytania dotyczące dostępnych w sprzedaży monografii oraz zamówień.
Aktualną listę książek AJ–PRESSu można również znaleźć na naszej stronie internetowej.

Pancernik *Admiral Graf Spee* podczas wizyty w Anglii z okazji koronacji króla Jerzego VI, Spithead, 1937 r.

ADMIRAL SCHEER I *ADMIRAL GRAF SPEE* — HISTORIA BUDOWY

Po wybudowaniu pierwszego okrętu tej serii, określanego jako „Panzerschiff A" i nazwanego ostatecznie ***Deutschland*** (patrz Monografie Morskie Nr 7), na początku 1931 roku stocznia Reichsmarine Werft w Wilhelmshaven otrzymała oficjalne zamówienie na budowę pancernika „B", który miał zastąpić wysłużony już pancernik ***Lothringen***. Otrzymał on numer budowy 123. Położenie stępki na pochylni nr 1 tej stoczni odbyło się w dniu 25 czerwca 1931 roku, a wodowanie 1 kwietnia 1933 roku. Nazwę ***Admiral Scheer*** nadała okrętowi Marianna Besserer, córka admirała Reinharda Scheer'a.

Budowę trzeciego okrętu tej serii początkowo zaplanowano w 1929 r. lecz obawiano się wtedy reakcji mocarstw, a zwłaszcza Francji, oskarżającej Niemcy pod byle pretekstem o łamanie postanowień Traktatu Wersalskiego. Wybudowanie przez nią w międzyczasie dwóch szybkich pancerników typu ***Dunkerque*** z działami kalibru 330 mm podważało zresztą sens budowy okrętów typu ***Deutschland***, lecz otwierało Niemcom drogę do budowy nowych okrętów. Opracowano wtedy kilka nowych projektów, takich jak: okręt o wyporności 15.000 ton z dziewięcioma działami kalibru 280 mm, krążownik z działami 240 mm lub krążownik z ośmioma działami 203 mm, jednak ostatecznie zadecydowano o zamówieniu kolejnego okrętu oznaczonego symbolem „Panzerschiff C" lub ***Ersatz Braunschweig***, będącego kontynuacją pancerników „A" i „B" czyli okrętów typu ***Deutschland***. Zlecenie otrzymała ta sama stocznia Reichsmarine Werft w Wilhelmshaven. W dniu 23 sierpnia 1932 r. otrzymał on oficjalnie numer budowy 124, co oznaczało że kontrakt został ostatecznie zawarty. Położenie stępki odbyło się 1 października 1932 r., a okręt wodowano 30 czerwca 1934 r. Nazwę ***Admiral Graf Spee*** nadała okrętowi córka wiceadmirała von Spee, Huberta von Spee.

Koszty budowy tych okrętów wynosiły odpowiednio: ***Admiral Scheer*** — 90.000.000 RM, a ***Admiral Graf Spee*** — 82.000.000 RM.

KADŁUB

Projektując okręt konstruktorzy niemieccy stanęli przed poważnym zadaniem, jakim była, niewątpliwie, konieczność zaoszczędzenia na wyporności okrętu limitowanej ograniczeniami traktatowymi.

Do budowy tych okrętów zastosowano w przeważającej części stal okrętową ST 52 oraz stal ST 45, a także aluminium. Blachy kadłuba były w 90% spawane elektrycznie, co było metodą nowatorską, pozwalającą znacznie zaoszczędzić na ciężarze kadłuba — nawet do 20% w stosunku do kadłubów łączonych nitami. Układ wiązań był poprzeczno-wzdłużny, a sam kadłub podzielony był przez 15 grodzi na 16 przedziałów wodoszczelnych oznaczonych rzymskimi literami od I do XVI. Górną krawędź grodzi zamykał pokład pancerny. Dno podwójne stanowiło 92% długości okrętu. Stępka przeciwprzechyłowa miała długość około 45 metrów. Kadłub okrętu był gładkopokładowy, na rufie znajdował się uskok z krótkim pokładem rufowym, zaś dziobnica była prosta z gruszką dziobową, natomiast rufa krążownicza. Kadłub pancernika ***Admiral Scheer*** został zbudowany w oparciu o zmodyfikowane plany ***Deutschlanda***, natomiast na okręcie ***Admiral Graf Spee*** wprowadzono wiele zmian konstrukcyjnych kadłuba w stosunku do poprzedników. Widoczne różnice w stosunku do prototypu polegały głównie na zmianie kształtu nadbudówki. O ile na ***Deutschlandzie*** nadbudówka dziobowa i wieża dowodzenia z masztem wyraźnie się odznaczały (maszt cylindryczny), to na dwóch pozostałych połączono nadbudówkę dziobową i wieżę dowodzenia z masztem w jedną całość otrzymując kształt japońskiej pagody (niemieckie określenie: Pagodengefechsturm). Ponadto, budując dwa następne okręty zaplanowano na nich katapultę dla wodnosamolotów w odróżnieniu do pancernika ***Deutschland***, który otrzymał ją już w toku służby. Na ***Deutschlandzie*** katapulta umieszczona była pomiędzy nadbudówką dziobową a kominem, podczas gdy na dwóch pozostałych umiejscowiono je na nadbudówce rufowej za kominem, a przed dalmierzem rufowym. Ponadto szerokość okrętu ***Admiral Scheer*** została zwiększona o 0,7 m. Masa kadłuba wynosiła 5.705.787 kg, z czego aluminium stanowiło 0,54%. Natomiast kadłub pancernika ***Admiral Graf Spee*** był cięższy o 10,3%. Inne zmiany konstrukcyjne w stosunku do ***Deutschlanda*** przedstawiono poniżej:

Admiral Scheer

Kadłub:

— pancerz burtowy odchylony był o kąt 14°;
— grodzie torpedowe nie rozciągały się do poszycia dna podwójnego;
— grubość grodzi zredukowano z 45 mm do 40 mm.

Pokład pancerny:

— barbety dział zostały wykonane ze stali Wh/Na; każda barbeta została uformowana z dziesięciu płyt walcowanych w formie pierścieni o wewnętrznej średnicy 10.200 mm i wysokości 5560 mm. Każda płyta miała masę około 17,5 tony. Ogólna masa dwóch barbet wynosiła 358.426 kg.
— masa pionowego opancerzenia wynosiła w sumie 413.285 kg, zaś pokładu pancernego 474.869 kg co dawało w sumie 898.154 kg, czyli 20% więcej niż na ***Deutschlandzie*** wyłączając pancerz wież artylerii głównej, który miał masę 192.000 kg.

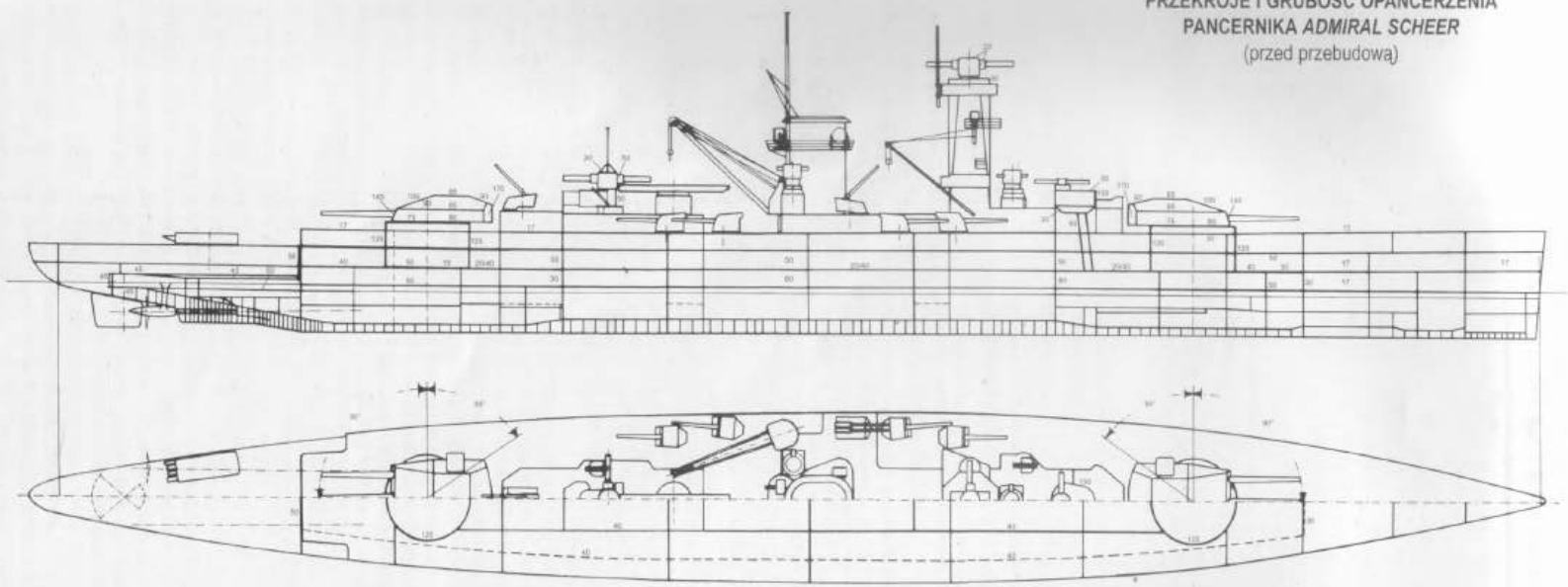
Admiral Graf Spee

Kadłub:

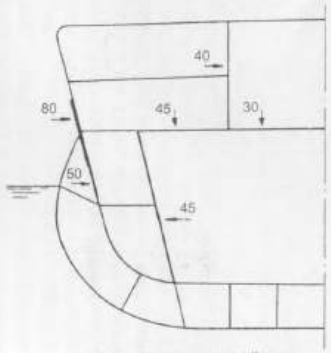
— pancerz burtowy odchylony był o kąt 13° i rozciągał się od wręgi nr 29 do wręgi nr 148. Na końcach pancerz był zamknięty przez poprzeczne grodzie, które miały grubość 100 mm.
— tak jak ***Admiral Scheer*** okręt posiadał grodź torpedową o grubości 40 mm sięgającą podwójnego dna i rozciągającą się pomiędzy wręgami 49,1 a 134,9.

Do opancerzenia okrętów użyto stali pancernej koncernu Kruppa nazywanej KC–Panzer (Krupp cemented). Była to stal powierzchniowo hartowana, dająca się spawać, o następującym składzie:

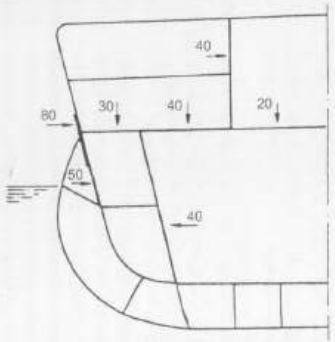
PRZEKROJE I GRUBOŚĆ OPANCERZENIA PANCERNIKA *ADMIRAL SCHEER*
(przed przebudową)



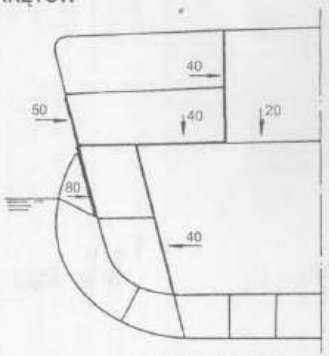
RÓŻNICE W OPANCERZENIU POSZCZEGÓLNYCH OKRĘTÓW



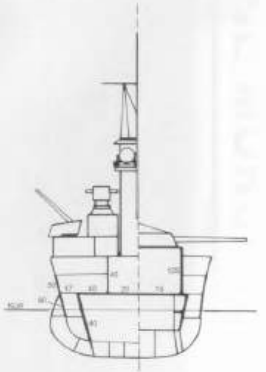
DEUTSCHLAND / LÜTZOW

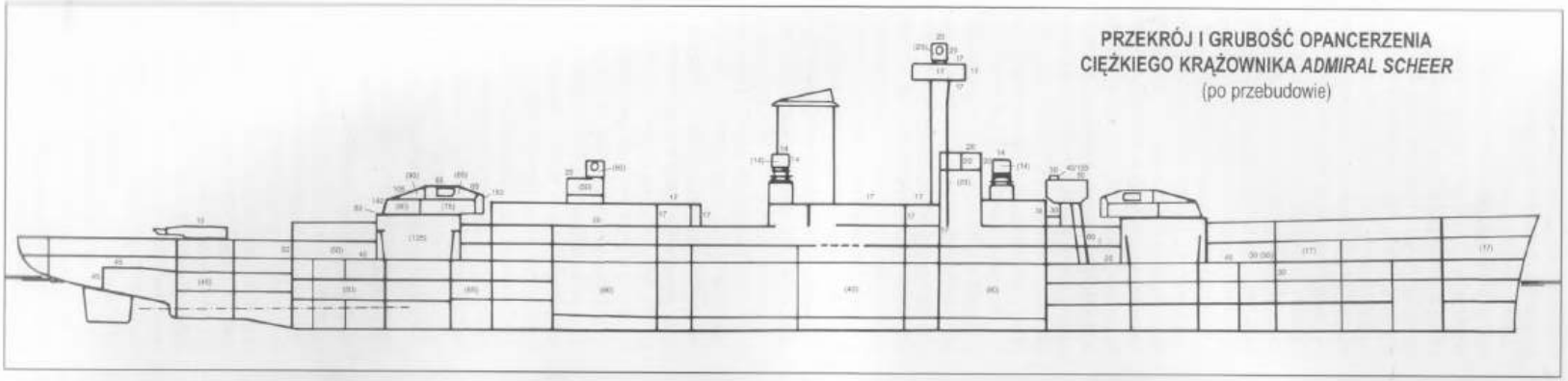


ADMIRAL GRAF SPEE



ADMIRAL SCHEER





PRZEKRÓJ I GRUBOŚĆ OPANCERZENIA
CIĘŻKIEGO KRĄŻOWNIKA *ADMIRAL SCHEER*
(po przebudowie)

PATRONI OKRĘTÓW

Maksymilian Johannes hrabia von Spee

Urodził się 22 czerwca 1861 r. w Kopenhadze, w rodzinie sięgającej korzeniami początków XII wieku. W wieku 17 lat w dniu 23 kwietnia 1878 r. wstąpił do cesarskiej marynarki jako kadet. Rok później, po okresie próbnym, uzyskał status pełnego kadeta (Seekadett). Przechodził szkolenia i zdobywał wiedzę na żaglowcu szkolnym ***Niobe*** i szkolnym okręcie artyleryjskim ***Renown***. Swój pierwszy stopień oficerski podporucznika dostał w styczniu 1882 r. otrzymując przydział na fregatę pancerną ***Friedrich Carl***.

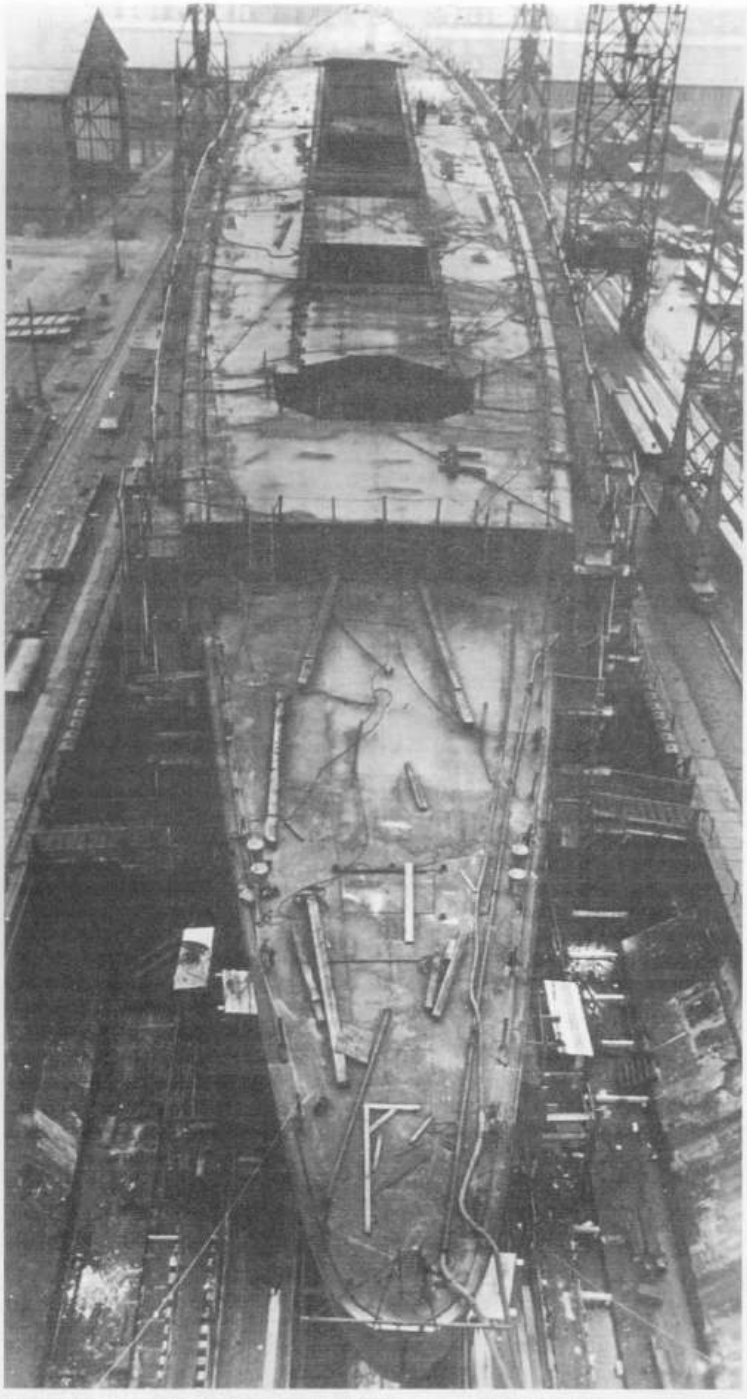
W latach 1884–1885 na pokładzie kanonierki ***Möwe*** brał udział w wyprawie do Afryki Zachodniej. W sierpniu 1885 r. został porucznikiem. Pływał na korwecie ***Vineta*** i fregacie pancernej ***Deutschland***.

Dwa lata później mianowano go kapitanem i wyznaczono na dowódcę portu w Kamerunie (wówczas kolonia niemiecka), tam najprawdopodobniej zrodziło się jego hobby, jakim było poznawanie i zbieranie okazów egzotycznej flory i fauny. Potem służył na korwecie ***Moltke*** jako szkolny oficer pokładowy, a następnie był oficerem artyleryjskim na pancernikach ***Baden*** i ***Bayern***. W listopadzie 1892 r. mianowany został komandorem podporucznikiem i jako oficer sztabowy służył na wodach Dalekiego Wschodu. Pod koniec maja 1899 r. otrzymał awans na stopień komandora porucznika i został pierwszym oficerem na okręcie liniowym ***Brandenburg***. Na nim brał udział w tłumieniu tzw. powstania bokserów w Chinach w 1900 roku. Po powrocie otrzymał dowództwo lekkiego krążownika ***Hela***. W latach 1901–1902 był dowódcą stawiacza min ***Pelikan***, a później przez trzy lata pracował w komisji do spraw obrony wybrzeża. W styczniu 1905 r. został mianowany komandorem i dowódcą okrętu liniowego ***Wittelsbach***, po czym w 1908 r. przeniesiony został na stanowisko szefa sztabu Dowództwa Sił Morza Północnego. W wieku 49 lat został mianowany kontradmirałem, a trzy lata później wiceadmirałem. Po tej nominacji mianowany zostaje dowódcą Wchodnioazjatyckiej Eskadry, stacjonującej w Cingtao (Chiny). Zginął na swoim okręcie flagowym krążowniku pancernym ***Scharnhorst*** podczas bitwy u wybrzeży Falklandów w dniu 8 grudnia 1914 r. z eskadrą brytyjską wiceadmirała Sturdee. W tej samej eskadrze służyli jego dwaj synowie w stopniu poruczników: Heinrich (ur. 1893 r.) na krążowniku pancernym ***Gneisenau*** i Otto (ur. 1890 r.) na lekkim krążowniku ***Nürnberg***. Obydwaj wówczas zginęli. Jak na ironię losu, prawie dwadzieścia pięć lat później, również w grudniu, w tej samej części świata zostaje samozatopiony niemiecki pancernik, noszący imię ***Admiral Graf Spee*** po bitwie z okrętami brytyjskimi u ujścia rzeki La Plata.

Reinhard Scheer

Urodził się 30 września 1863 r. w Obernkirchen w rodzinie pastora. W kwietniu 1879 r. rozpoczął swoją morską karierę jako kadet marynarki cesarskiej. Rok później był już tzw. kadetem morskim (Seekadett). Jego pierwszym okrętem była fregata żaglowa ***Niobe***. Jako kadet przechodził szkolenia na szkolnym okręcie artyleryjskim ***Renown***, fregacie pancernej ***Friedrich Karl***, korwecie ***Hertha*** i okręcie szkolnym ***Mars***.

Swój pierwszy stopień oficerski podporucznika otrzymał 16 listopada 1882 r. W grudniu 1885 r. awansowany został na porucznika. W 1888 r. odznaczony został za przeprowadzenie ataku na ufortyfikowaną wieś murzyńską w ówczesnej Niemieckiej Afryce Wschodniej. Pięć lat później otrzymał awans na kapitana. Jako oficer pełnił natomiast służbę na pancerniku ***Bayern***, korwetach ***Bismarck*** i ***Sophie***, awizie ***Greif*** i pancernikach ***Sachsen*** i ***Kurfurst Friedrich Wilhelm***. W tym okresie specjalizował się w zagadnieniach broni torpedowej oraz dowodził szkolnym torpedowcem ***Blücher***. W kwietniu 1900 roku awansował na stopień komandora podporucznika i objął funkcję komendanta pierwszej flotylli torpedowców. Po mianowaniu w 1904 r. na stopień komandora porucznika objął dowództwo krążownika ***Niobe***. Rok później Scheer był już komandorem i dowódcą pancernika ***Elsass***. W 1910 r. został mianowany kontradmirałem i szefem sztabu cesarskiej Hochseeflotte. Trzy lata później został wiceadmirałem i dowódcą floty. Z chwilą wybuchu wojny w sierpniu 1914 r. dowodził 2 eskadrą pancerników, a pod koniec 1914 r. objął dowództwo 3 eskadry. Był zwolennikiem większego zaangażowania Hochseeflotte w walce z Royal Navy uważając, że niemiecka marynarka ma pełne szanse stawić czoła brytyjskiej. Popierał też prowadzenie przez Niemcy nieograniczonej wojny podwodnej. W dniu 24 stycznia 1916 r. został mianowany dowódcą floty. W dniu 31 maja 1916 r. Scheer zaokrętowany na pancerniku ***Friedrich der Große*** dowodził niemiecką flotą w jednej z największych bitew morskich I wojny światowej. Starło się tam łącznie 246 okrętów niemieckiej i brytyjskiej floty. Bitwa ta przeszła do historii pod nazwą „Bitwa Jutlandzka", a przez Niemców nazwana została „Bitwą pod Skagerrakiem". I choć niemiecka flota nie osiągnęła swojego celu tj. zniszczenia lub wyeliminowania brytyjskiej Grand Fleet, a tym samym skłonienia Wielkiej Brytanii do zawarcia pokoju, to jednak taktyka zastosowana przez Scheera doprowadziła do zatopienia po stronie brytyjskiej trzech krążowników liniowych, trzech krążowników pancernych i ośmiu niszczycieli przy stratach własnych obejmujących: jeden pancernik, jeden krążownik pancerny, cztery krążowniki lekkie i pięć torpedowców. W dniu 5 czerwca 1916 r. wiceadmirał Scheer otrzymał awans na admirała, odznaczony został orderem „Pour le merite" i nazwany „zwycięzcą Skagerraku", odmówił jednak przyjęcia z rąk cesarza tytułu barona. W sierpniu 1918 r. mianowany został szefem sztabu admiralicji, a pod koniec wojny szefem sztabu kierownictwa wojny morskiej. W grudniu 1918 r. Scheer złożył rezygnację i przeszedł w stan spoczynku. Osiadł w swoim domu w Martredwitz w Weimarze. Tam w październiku 1920 r. przeżył osobistą tragedię, kiedy to w jego domu w wyniku napadu na tle rabunkowym zamordowano jego żonę i córkę oraz służącą. Zmarł 26 listopada 1928 r. w wieku 65 lat.



Pancernik „B" w trakcie budowy na pochylni w stoczni w Wilhelmshaven.

Zawartość	KCn	KCa*
Węgiel	0,34%	0,37%
Nikiel	3,87%	4,10%
Mangan	0,31%	0,30%
Chrom	2,06%	1,89%

** KCn — Krupp cemented nowy, KCa — Krupp cemented stary.*

Zastosowano także stal niklową oraz wotan miękki i twardy.

Cechą charakterystyczną okrętów był skośny burtowy pas pancerny. Po raz pierwszy rozwiązanie takie zastosowano na lekkim krążowniku ***Leipzig***. Pancerz burtowy był wychylony na zewnątrz, przez co zwiększały się jego właściwości ochronne, ponadto dolna jego część była przykryta zaoblonym poszyciem burt. Uzupełnieniem były grodzie przeciwdłamkowe (wzdłużne), pomiędzy pokładem pancernym a pokładem górnym, o grubości 20 mm. Osłonę przed torpedami i wybuchami min zapewniała ukośna gródź przeciwtorpedowa. Pokład pancerny na dwóch pierwszych okrętach nie przykrywał całej szerokości kadłuba, dopiero na ***Admirale Graf Spee*** rozciągał się on od burty do burty. Ponadto „Panzerschiff C" otrzymał wzdłużną gródź torpedową, która sięgała do samego dna, podczas gdy na dwóch pozostałych tylko do podwójnego dna (wewnętrznego). Zwiększono również grubość poprzecznych grodzi torpedowych, jak i grubość ścian i podłogi na szczycie nadbudowy.

Grubości pancerzy podano w tabeli 1.

Okręty posiadały jeden ster o powierzchni 49 m², który poruszany był mechanicznie za pomocą maszyny sterowej. Sterowanie odbywało się z pomostu nawigacyjnego, a w trakcie walki ze stanowiska dowodzenia. Sterowaniem awaryjnym kierowano z centrali dowodzenia lub z pomieszczenia maszyny sterowej. W ostateczności pozostawało sterowanie ręczne z pomieszczenia sterowania ręcznego, mieszczącego się na rufie pomiędzy 22 a 26 wręgą.

Charakterystykę techniczną omawianych okrętów klasy ***Deutschland*** podano w tabeli 2.

Obydwa okręty miały umieszczone w części dziobowej po obu burtach herby (początkowo ***Admiral Graf Spee*** posiadał herb na samej dziobnicy). Pancernik ***Admiral Scheer*** miał herb mający symbolizować odniesiono zwycięstwo Hohseeflotte nad Grand Fleet w 1916 r. Była to ukośna czarna opaska na tarczy herbowej z gotyckim napisem *Skagerrak*.

Natomiast ***Admiral Graf Spee*** był ozdobiony herbem rodzinnym admirała von Spee. Herb podzielony był na cztery pola, przemiennie po dwa koloru żółtego i białego. Na polach żółtych w lewym górnym i prawym dolnym rogu widniał wizerunek koguta w kolorze czerwonym. Na polach białych namalowano trzy czerwone romby ułożone w następujący sposób: jeden po prawej, a drugi po lewej stronie, trzeci znajdował się poniżej nich pośrodku. Na rufie znajdowało się godło III Rzeszy — czarny orzeł trzymający w szponach swastykę w wieńcu laurowym. Znaki te usunięto na ***Admirale Scheer*** podczas przebudowy w 1940 r. Na pancerniku ***Admiral Graf Spee*** herb zamalowano po wyruszeniu w rejs korsarski w 1939 r. Natomiast godło III Rzeszy na rufie okrętu pozostało nie zdemontowane.

SIŁOWNIA

Silniki główne i pomocnicze

Admiral Scheer i ***Admiral Graf Spee*** wyposażone były w cztery zespoły silników wysokoprężnych, po dwa silniki w jednym zespole, typu M9 Zu 42/58, wyprodukowanych przez firmę Motorenfabrik Augsburg–Nürnberg (MAN). Firma ta otrzymała zlecenie na wybudowanie silników dla pancernika ***Admiral Scheer*** 14 lipca 1931 r. i dla siostrzanego okrętu ***Admiral Graf Spee*** — 8 czerwca 1933 r. Pierwsze próby stoczniowe silniki przeszły odpowiednio: 1 października 1934 r. — ***Admiral Scheer*** i 5 grudnia 1935 r. — ***Admiral Graf Spee***. Silniki objęte były roczną gwarancją, kiedy to wszelkie usterki wynikłe z winy producenta usunięte miały być na koszt wytwórcy. Silniki typu M9 Zu 42/58 były motorami

Ujęcie okrętu *Admiral Scheer* na krótko przed wodowaniem.

średnioobrotowymi, dwusuwowymi, 9-cylindrowymi. Każdy z nich miał moc znamionową 6655 KM i mógł przez krótki czas osiągnąć moc maksymalną 7100 KM. Silniki te zainstalowane były w czterech osobnych pomieszczeniach, mieszczących się w przedziałach VI i VIII (siłownia I i II) dla napędu lewego wału śrubowego i w przedziale IX i XI (siłownia III i IV) dla napędu prawego wału. Dwa zespoły silników przekazywały swoją moc na wał śrubowy poprzez przekładnie i sprzęgła. W sumie okręty posiadały dwie przekładnie firmy Vulcan, zainstalowane w dwóch osobnych pomieszczeniach w przedziale VII — napęd lewy i przedziale X — napęd prawy. Pomieszczenia siłowni miały długość 61,5 m, co stanowiło 34% długości okrętu. Dwa wały śrubowe napędzały dwie trójpiórowe śruby napędowe o średnicy 3,97 m, które w późniejszym okresie wymieniono na śruby o średnicy 4,4 m. Maksymalna ilość obrotów wałów wynosiła 250 obrotów na minutę. Planowana moc silników na okręcie wynosiła 54.000 KM, co miało gwarantować prędkość 26 węzłów. Na próbach okręty osiągnęły następujące prędkości:

Admiral Scheer	28,3 węzła przy 52.050 KM
Admiral Graf Spee	28,5 węzła przy 53.650 KM

Przykładowe prędkości rozwijane na pancerniku ***Admiral Graf Spee*** podczas prób w zależności od ilości pracujących silników zestawiono w tabeli 4. Tabela nr 3 zawiera natomiast dane z prób inercji tego okrętu i podaje wartości dystansu przemierzanego przez okręt po odstawieniu silników przy danej prędkości. Dane techniczne silników głównych przedstawiono poniżej:

typ silnika	— M9 Zu 42/58
ilość	— 8
producent	— Motorenfabrik Augsburg-Nürnberg
moc	— 6655 KM
krótkotrwała	— 7100 KM
moc łączna	— 48.390/54.000 KM
ilość obrotów	— 450 obr./min
ilość cylindrów	— 9
średnica cylindra	— 420 mm
skok tłoka	— 580 mm

Zasięg okrętów przy prędkości 20 węzłów przedstawiał się następująco:

Admiral Scheer	— 9100 Mm
Admiral Graf Spee	— 8900 Mm

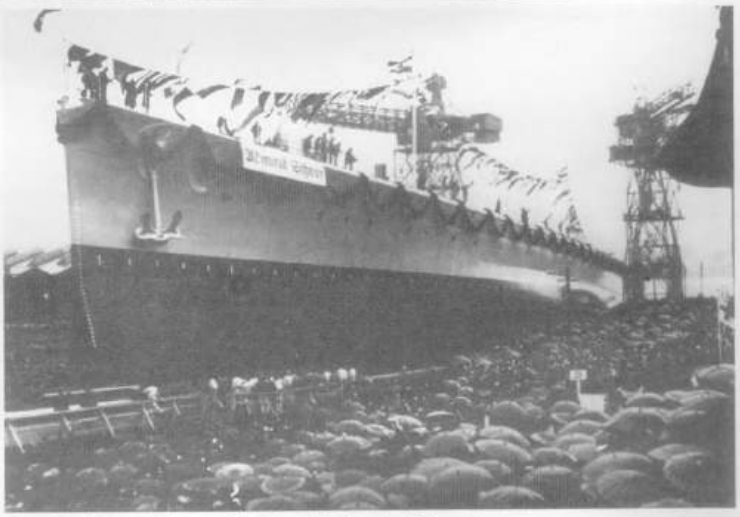
Zapas oleju napędowego, jaki okręty mogły zatankować wynosił 2410 m³ w przypadku pancernika ***Admiral Scheer*** i 2500 m³ dla ***Admiral Graf Spee***.

Ponadto pancerniki posiadały cztery silniki pomocnicze, zamontowane przy każdym zespole silników głównych. Były to również dwusuwowe, 5-cylindrowe silniki wysokoprężne typu M 5 Z 42/48 produkcji firmy Motorenfabrik Augsburg-Nürnberg. Moc nominalna każdego silnika wynosiła 3500 KM, zaś krótkotrwała moc maksymalna przy 425 obr./min — 3800 KM. Służyły one do zapewnienia pracy pomp, sprężarek, urządzeń ppoż. itp.

Masy poszczególnych urządzeń siłowni przedstawiono w tabeli 5.

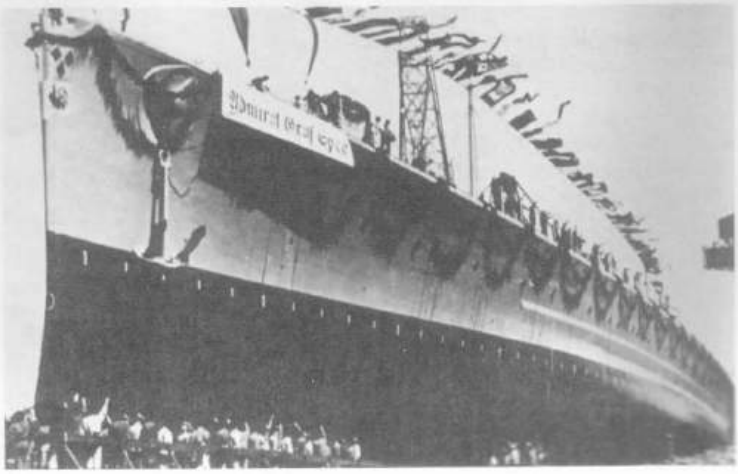
Elektrownie

Na okrętach w celu wytwarzania energii elektrycznej zainstalowano osiem prądnic o łącznej mocy



Powyżej: Moment wodowania pancernika *Admiral Scheer*.

Poniżej: Moment wodowania pancernika *Admiral Graf Spee*.



Powyżej: Moment chrztu pancernika *Admiral Scheer*. Matka chrzestna M. Besserer rozbija butelkę szampana o burtę okrętu.

Po prawej: *Admiral Scheer* schodzi z pochylni w stoczni Wilhelmshaven.

Tabela 1

Grubość pancerza na poszczególnych okrętach [mm]

	Admiral Scheer	*Admiral Graf Spee*
Opancerzenie pionowe		
pancerz na burtach:		
na górze	50	80
na dole	80	50
rufa	50–30	10
dziób	17	10
gródź pancerna	40–50	100
gródź torpedowa	40	40
grodzie przeciwodłamkowe	40	40
Opancerzenie poziome		
pokład górny	17	17
pokład pancerny	20–40	20–40
pokład przy burtach	–	–
Stanowisko dowodzenia:		
dziobowe	50–150	50–150
rufowe	50	50
wieże artylerii głównej:		
przód	140	140
boki	75–80	75–85
góra	50–105	90–105
tył	170	170
barbety artylerii średniej	125	125
artyleria średnia	10	10

Tabela 2

Charakterystyka techniczna okrętów

	Admiral Scheer	*Admiral Graf Spee*
wyporność oficjalna	10.000 ton	10.000 ton
wyporność faktyczna	11.550 ton *	12.340 ton
wyporność standartowa	13.660 ton	14.890 ton
wyporność bojowa	15.180 ton	16.320 ton
pojemność brutto	9445 RT	9569 RT
netto		6229 RT
długość po KLW	181,7 m	181,7 m
długość całkowita:		
przed przebudową	186,0 m	186,0 m
po przebudowie	187,9 m	–
szerokość	21,34 m	21,65 m
zanurzenie konstrukcyjne	5,78 m	5,80 m
zanurzenie max.	7,25 m	7,34 m
wysokość boczna	12,4 m	12,2 m

** po przebudowie w 1940 roku.*

Tabela 3

Próby wytracania prędkości

prędkość w węzłach	maszyny „stop" dystans przebyty [m]	czas
9	1.190	2'38"
13	1.710	2'40"
17	2.215	8,38"
21	2.420	9'22"
26	3.000	9'30"

** warunki pogodowe: wiatr o sile 3°–4° B, głębokość wody 45 m, zanurzenie okrętu 5,6/7,4 m.*

Tabela 4

Próby morskie pancernika *Admiral Graf Spee*

liczba silników głównych	moc maszyn w KM/min	prędkość	obroty silników	zanurzenie
2	358	5,38	45	5,80/7,27
2	1.659	10,06	79	5,80/7,27
2	3.775	13,52	105	5,90/7,24
2	4.590	14,69	114	5,80/7,23

cd. tabeli 4

4	9.770	18,34	142	5,80/7,27
4	15.130	20,68	164	5,90/7,24
4	19.125	22,22	176	5,80/7,23
6	24.675	23,50	190	5,80/7,23
6	31.015	24,87	213	5,80/7,27
8	36.125	26,00	240	5,80/7,27
8	53.650	28,50		

Wieża dowodzenia pancernika *Admiral Scheer* na nabrzeżu stoczniowym przed montowaniem na okręcie.

2160 kW (*Admiral Scheer*) i 2320 kW (*Admiral Graf Spee*), produkcji firmy Allgemaine Elektrizitäts Gesellschaft (A.E.G) z Berlina. Prądnice napędzane były za pomocą sześciocylindrowych silników wysokoprężnych o mocy 375–400 KM. Były to silniki czterosuwowe, chłodzone wodą zaburtową, produkcji firmy Linke Hoffmann, Breslau (Wrocław). Pancerniki posiadały w sumie cztery elektrownie oznaczone E–Werk I do IV; mieściły się one w pomieszczeniach silników głównych i pomocniczych. Ich umiejscowienie było następujące:

E–Werk I — przedział VI PB
E–Werk II — przedział VIII PB
E–Werk III — przedział IX LB
E–Werk IV — przedział XI LB

Wytwarzały one prąd stały o napięciu 220 V. Tablice rozdzielcze dostarczyła firma Siemens.

Kotły

Pancerniki *Admiral Scheer* i *Admiral Graf Spee* posiadały po dwa kotły parowe, służące do wytwarzania pary dla potrzeb kuchni i urządzeń ppoż. Zamontowane one były nad pokładem pancernym. Ich wydajność wynosiła 10 t pary na godzinę, a ciśnienie robocze 25 atm.

UZBROJENIE

Klasyfikacja dział

Pod koniec pierwszej wojny światowej wszystkie działa morskie określano jako Schiffskanone (działa morskie) i zapisywano w skrócie SK. W późniejszym okresie zmieniono je na Schnelladekanone (szybkostrzelne) i oznaczono w skócie SKL. W oznaczeniu zawarto długość całkowitą działa w przeliczeniu na kalibry np: 28 cm SKL/50. Oznaczało to działo szybkostrzelne o kalibrze 280 mm i długości całkowitej 50 kalibrów (50 x 280 mm). Od 1939 roku podawanie długości dział w nowych typach zostało zmienione i ostatnie liczby określały rok wprowadzenia działa do służby np: 28 cm SKL/34 podawał informację o wprowadzeniu działa na uzbrojenie w 1934 roku. W połowie 1940 roku nowe typy dział przyjęły nazewnictwo Kanone Marine (działa marynarki) i oznaczenie w skrócie KM lub inne określenie: Flak M. W armii działa trzymały się oryginalnego oznaczenia i tylko czasami działa eksperymentalne oznaczano jako wyposażenie (Gerät) wraz z numerem identyfikacyjnym.

Wieże działowe nosiły oznaczenia Drhl (Drehscheiben–Laffette), określające platformę obrotową wieży oraz oznaczenie MPL (Mittel–pivotlaffette): łoże obrotowe o pozycji środkowej.

Konstrukcja dział

Wszystkie niemieckie działa morskie do kalibru 203 mm były konstruowane i produkowane przez zakłady zbrojeniowe Kruppa, mniejsze zaś przez zakłady zbrojeniowe Rheinmetall lub przez innych podwykonawców.

Artyleria ciężka

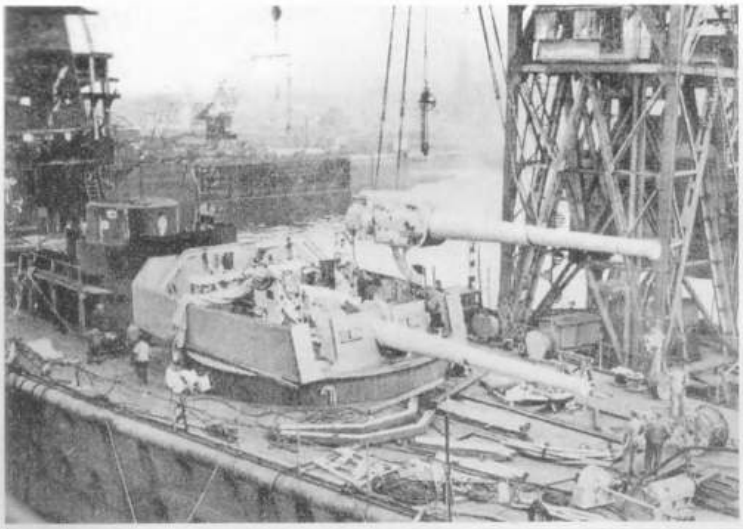
Admiral Scheer jak i *Admiral Graf Spee* uzbrojone zostały w sześć dział szybkostrzelnych typu

Admiral Scheer podczas prac wyposażeniowych w doku w stoczni w Wilhelmshaven.

Tabela 5

Masy urządzeń siłowni

	Deutschland	*Admiral Scheer*	*Admiral Graf Spee*
Silniki główne [kg]	900.010	981.980	1.013.083
Przekładnie [kg]	61.386	60.738	56.498
Instalacje rurowe [kg]	36.713	67.437	109.273
Wały śrubowe [kg]	184.864	158.691	158.811
Śruby napędowe [kg]	26.483	27.092	27.159
Systemy chłodzenia [kg]	19.672	11.760	11.765
Płyty ochronne [kg]	15.295	24.042	20.487
Kable elektryczne [kg]	9.998	14.380	21.750
Armatura [kg]	6.056	3.240	4.308
Części zapasowe [kg]	55.784	55.232	62.318
Silniki pomocnicze [kg]	559.052	663.289	761.677
Paliwo [kg]	102.900	232.000	230.500
Razem [kg]	1.978.213	2.308.141	2.475.045



Montaż luf artylerii ciężkiej w wieży „A" pancernika *Admiral Scheer* przy pomocy dźwigu pływającego *Langer Heinrich*.

28 cm SK L/52 C 28 na obrotowej lawecie C 28. Działa umieszczone były w dwóch wieżach po trzy w każdej, umiejscowionych na dziobie i rufie okrętu. Do obsługi jednej wieży potrzebnych było około 50 marynarzy. Kąt ostrzału wynosił 290° (od punktu 0° — osi wzdłużnej okrętu, po 145° na obie burty) Rozstaw luf wynosił 2,75 m. Każde z dział mogło strzelać niezależnie od innych.

Dane techniczno-taktyczne dział artylerii ciężkiej zawarte są w tabeli 6. Do dział tego typu używano następującej amunicji:

— pocisk przeciwpancerny o zapalniku dennym L/3,7, masa 300 kg, długość 1,047 m, ładunek wybuchowy 7,84 kg;

— pocisk burzący o zapalniku dennym L/4,2, masa 300 kg, długość 1,188 m, ładunek wybuchowy 16,94 kg;

Tabela 6

Dane taktyczno–techniczne dział artylerii ciężkiej

A. Dane działa

kaliber	283 mm
masa luf (komplet)	48.200 kg*
długość całkowita	14.815 mm
długość lufy	13,905 m
długość zamka	2333 mm
pojemność zamka	160 dm^3
długość bruzd w lufie	11.411 mm
ilość bruzd	80
głębokość i szerokość bruzd	3,25 x 6,72 mm
masa pocisku	300 kg
ładunek miotający	107 kg RPC/38
prędkość wylotowa pocisku	910 m/s
ciśnienie robocze w lufie podczas wystrzału	3,2 t/cm^2
żywotność lufy efektywna	340 strzałów
maksymalny zasięg przy kącie podniesienia +40°	36.475 m
kąt podnoszenia luf	–10° do +40°

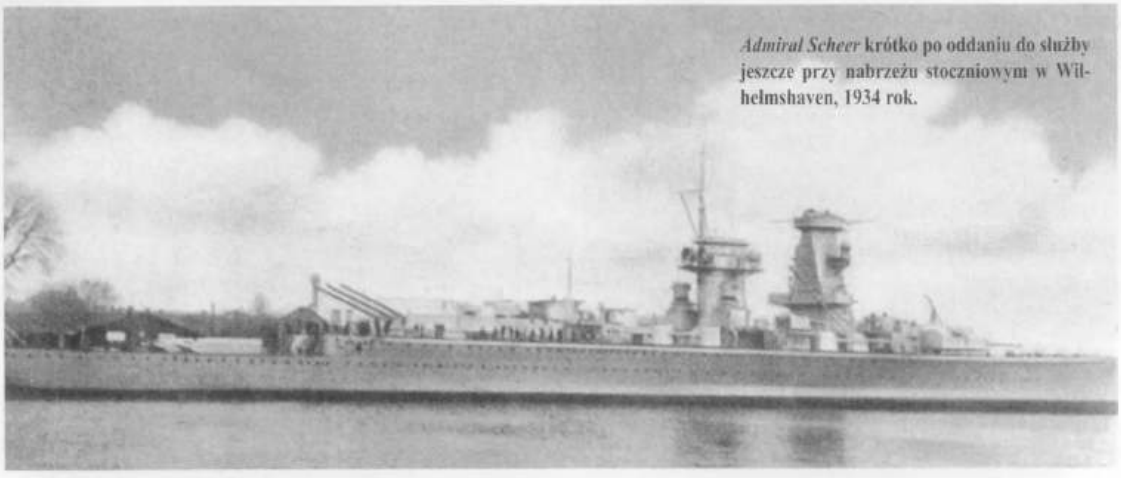
B. Zasięg oraz kąt podniesienia działa

zasięg	kąt podniesienia (w stopniach)	opadanie (w stopniach)	uderzenie
5000 m	1,9	2,4	752 m/s
10.000 m	4,5	6,0	611 m/s
15.000 m	8,0	11,8	493 m/s
20.000 m	12,5	21,4	407 m/s
25.000 m	18,6	34,2	360 m/s
30.000 m	26,3	46,4	353 m/s
35.000 m	36,4	56,0	380 m/s

C. Laweta

wieża	trzydziałowa typu Drh LC/28
masa lawety obrotowej	750 ton
wieniec obrotowy:	
średnica wewnętrzna	9000 mm
średnica zewnętrzna	10.200 mm
barbety:	
odległość pomiędzy działami	2750 mm
odrzut działa	1200 mm
prędkość podnoszenia	8°/s
pozioma prędkość obrotu	7,2°/s
cykl oddania strzału	co 17 sekund
opancerzenie:	
osłona wieży od przodu	360 mm
boki wieży	200 mm
pochylony dach wieży	150 mm
ilość pocisków na wieżę	315–360

** wg. Hornringsa masa dział wynosiła 46.850 kg.*



***Admiral Scheer* krótko po oddaniu do służby jeszcze przy nabrzeżu stoczniowym w Wilhelmshaven, 1934 rok.**

***Admiral Scheer* krótko po oddaniu do służby, jeszcze przy nabrzeżu stoczniowym w Wilhelmshaven, 1934 rok.**

— pocisk burzący o zapalniku głowicowym L/4,2, masa 300 kg, długość 1,188 m, ładunek wybuchowy 23,33 kg.

Jako ładunków miotających używano kartuszy:

— o ładunku wstępnym (RPC 38) w woreczku i masie 36 kg;

— kartuszy głównych o masie 189,5 kg w miedzianej łusce o masie 71 kg.

Zestaw amunicji był zmieniany w zależności od potrzeb i wykonywanych zadań.

Wieża „A" na pancerniku ***Admiral Scheer*** posiadała herb taki sam jak okręt na burtach w części dziobowej. Prawdopodobnie posiadała nazwę *Skagerrak*. Natomiast wieża „B" otrzymała nazwę *Friedrich der Große* i bliżej nie zidentyfikowany herb zamontowany na bokach wieży i tabliczkę z nazwą. Po przebudowie okrętu wszystkie widoczne znaki na wieżach, mogące ułatwić indentyfikację jednostki, zdemontowano. Wieże artylerii ciężkiej na pancerniku ***Admiral Graf Spee*** otrzymały nazwy okrętów z eskadry admirała Spee. I tak, wieża „A" nazwana została *SMS Scharnhorst* i posiadała zamontowany herb, jaki nosił ten okręt i tabliczkę z nazwą. Podobnie, wieża „B", która nazwana została *SMS Gneisenau*.

Artyleria średnia

Artyleria średnia okrętów składała się z ośmiu dział szybkostrzelnych typu 15 cm–SK L/55 C 28. Działa rozmieszczone były w pojedynczych lawetach na łożu obrotowym o pozycji środkowej (niem. Mittel–pivotlaffette) MPL C 28 na pokładzie głównym na śródokręciu; cztery na prawej i cztery na lewej burcie. Nosiły one oznaczenia: na prawej burcie Stb I do IV licząc od dziobu w kierunku rufy i analogicznie na lewej burcie Bb I do IV.

Dane taktyczno–techniczne artylerii średniej przedstawiono w tabeli 7.

Jako amunicji używano pocisków burzących o zapalniku czołowym i przeciwpancernych o zapalniku dennym. Masa pocisku wynosiła 45,3 kg, a ładunku wybuchowego 3,0 do 3,8 kg. Pociski miały długość 0,655 m i 0,6789 m. Ładunek miotający stanowiły kartusze o masie 23,5 kg i długości 0,865 m. Materiał wybuchowy RPC 32. Zapas pocisków od 100 do 150 sztuk na wieżę.

Działa miały lekko opancerzone maski, od tyłu były otwarte. Amunicję donoszono z magazynków, znajdujących się na pokładzie przy nadbudówkach. Później opancerzenie wież zwiększono i masa całkowita wieży wynosiła 26.710 kg.

Tabela 7

Dane taktyczno–techniczne artylerii średniej

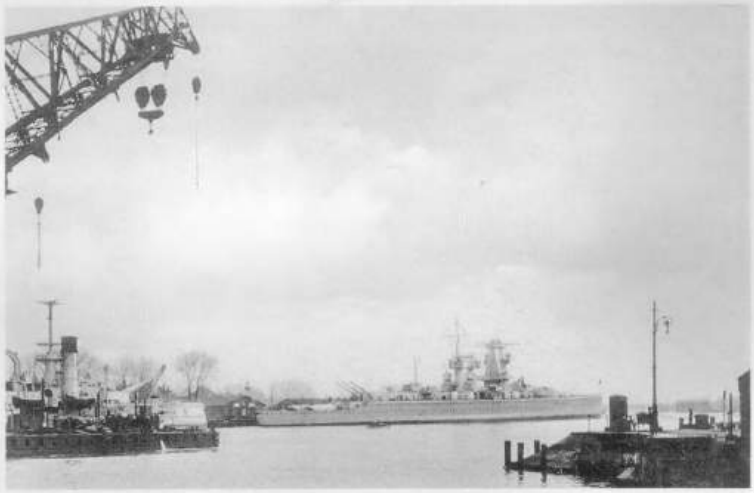
A. Dane działa	
kaliber	149,1 mm
masa luf (komplet)	9026/9080 kg
długość całkowita	8200 mm
długość lufy	7816 mm
długość zamka	1152 mm
pojemność zamka	21,7 dm^3
długość bruzd w lufie	6588 mm
ilość bruzd	44
głębokość i szerokość bruzd	1,75 x 6,14 mm
masa pocisku	45,3 kg
ładunek miotający	14,15 kg RPC/38
prędkość wylotowa pocisku	875 m/s
ciśnienie robocze w lufie podczas wystrzału	3000 kg/cm^2
żywotność lufy efektywna	1100 strzałów
maksymalny zasięg:	
przy kącie podniesienia +35°	22.000 m
przy kącie podniesienia +40°	23.000 m
B. Wieża działowa	
osłona wieży	60–20 mm
kąt podnoszenia luf	–10° do +35°
szybkostrzelność	10 strzałów/min
prędkość podnoszenia luf:	
przy obsłudze ręcznej	1,04°/s
przy mechanicznej	8°/s
prędkość obrotu wież:	
ręcznie	1,09°/s
mechanicznie	9°/s
kąt ostrzału:	
dwa działa środkowe	185°
dwa krańcowe	175°

Ciężka artyleria plot.

W przeciwieństwie do swego poprzednika pancerniki ***Admiral Scheer*** i ***Admiral Graf Spee*** otrzymały w trakcie budowy po sześć dział typu 8,8 cm SK/L75 C 32 na trzech podwójnych stabilizowanych trójosiowo lawetach typu C 31. Zainstalowano je na pokładzie nadbudówki; dwie wieże na śródokręciu po obu stronach komina i jedną na rufie przed wieżą artylerii głównej „B". Kąt ostrzału wynosił 190° dla wież burtowych i 360° dla rufowej, szybkość podnoszenia luf na lawecie wynosiła 10°/s mechanicznie i ręcznie 3,6°/s, a prędkość obrotu lawety 2,5°/s. Masa takiej lawety wynosiła 27.300 kg (z lufami). Kąt podniesienia wynosił od –10° do +80°.

Charakterystyka dział 8,8 cm SKC 32 została przedstawiona w tabeli 8.

***Admiral Scheer* przy nabrzeżu stoczniowym w Wilhelmshaven.**



Admiral Graf Spee **po powrocie z prób. Zdjęcie wykonano 22 lutego 1936 roku.**

Tabela 8

Charakterystyka dział 8,8 cm SKC 32

A. Dane działa	
kaliber	88 mm
masa luf (komplet)	3640 kg
długość całkowita	6690 mm
długość lufy	6340 mm
długość zamka	530,7 mm
pojemność zamka	3,67 dm^3
długość bruzd w lufie	5745,5 mm
ilość bruzd	28
głębokość i szerokość bruzd	1,2 x 6,4 mm
masa pocisku	9 kg
ładunek miotający	2,93 kg RPC/38
prędkość wylotowa pocisku	950 m/s
ciśnienie robocze w lufie podczas wystrzału	3150 kg/cm^2
żywotność lufy efektywna	3200 strzałów
maksymalny zasięg	17.200 m
pułap	12.400 m przy kącie +80°
szybkostrzelność	15 strzałów/min
B. Laweta	
podwójna	Doppel LC/31
wieża działowa	
masa całkowita	27.805 kg
odległość pomiędzy działami	680 mm
maksymalny odrzut działa	410 mm
maksymalna prędkość obrotu:	
mechaniczna	10°/s
w płaszczyźnie pionowej	
ręczna	8°/s
w płaszczyźnie pionowej	
maksymalna prędkość poprzeczna	5°/s
osłona wieży	10–15 mm
Kompletny pocisk miał masę w przybliżeniu 15,2 kg oraz 932 mm długości	
Pociski z zapalnikiem głowicowym.	
Pociski oświetlające	9,4 kg (650 m/s)

Pancernik *Admiral Scheer* podczas prób stoczniowych.

W 1938 r. ***Admiral Graf Spee***, a we wrześniu 1939 r. ***Admiral Scheer*** otrzymały bardziej skuteczne działa typu 10,5 cm L/65 C 33 na lawecie C 31, pochodzącej ze zdemontowanych dział 8,8 cm. Rozmieszczenie ich było indentyczne jak dział plot. kalibru 8,8 cm. Kąt podniesienia luf wynosił od –8° do +80°, zmiana kąta podniesienia luf: ręcznie 1,33°/s i mechanicznie 10°/s. Natomiast zmiana kierunku kąta ostrzału wynosiła 1,5°/s ręcznie i mechanicznie 8°/s. Masa lawety 27,35 t.

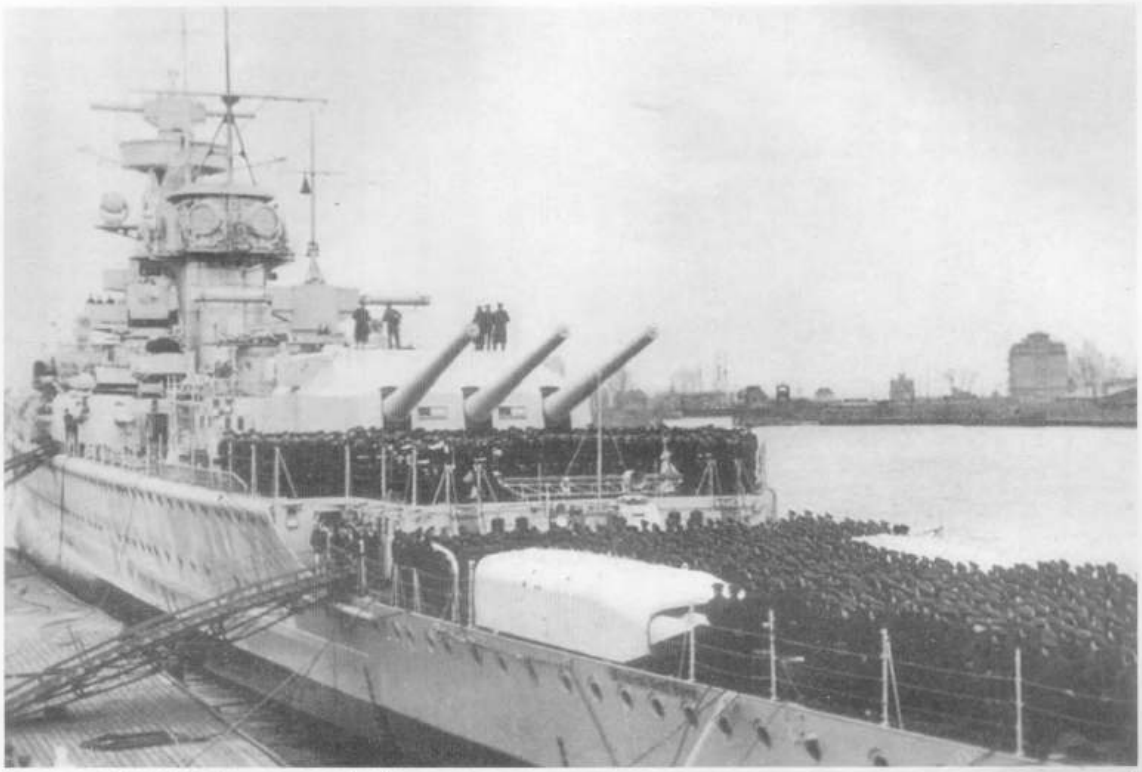
Charakterystyka techniczna 10,5 cm SKC/33 została zamieszczona w tabeli 9.

Jako amunicji używano pocisków z zapalnikami czasowymi do zwalczania celów powietrznych oraz z zapalnikami czołowymi do zwalczania celów morskich i lądowych. Ponadto używano także pocisków oświetlających. Masa pocisku wynosiła 15,1 kg, a ładunku wybuchowego 5,2 kg.

Kartusz: ładunek miotający Fp02, masa kartusza 6,0 kg, długość kompletnego pocisku 1163 mm, natomiast pocisku smugowego 1142 mm.

Lekka artyleria plot.

Do zwalczania nisko atakujących samolotów okręty otrzymały osiem działek typu 3,7 cm SK/L 83 C 30 w czterech podwójnych lawetach C 30. Były one stabilizowane trójosiowo. Zamontowane były na obu burtach na nadbudówce dziobowej i rufowej. Działa te nie posiadały osłon przeciwpancernych



Moment podniesienia bandery na pancerniku *Admiral Graf Spee*, Wilhelmshaven, 6 stycznia 1936 roku.

i przeciwodłamkowych. O ile na ***Admirale Graf Spee*** osiem dział tego kalibru pozostało bez zmian aż do momentu zatopienia, na siostrzanym okręcie ***Admirale Scheer*** w listopadzie 1944 roku działa te zostały zdemontowane.

Dane taktyczno-techniczne działa 3,7 cm SKC/30 przedstawiono w tabeli 10.

Podwójna trójosiowa wieża działowa Doppel LC/30 posiadała osobną kołyskę i mogła być naprowadzana na cel ręcznie. Obrót lawet zarówno w płaszczyźnie pionowej i poziomej odbywał się ręcznie. Prędkość obrotu wynosiła 3°/s w pionie i 4°/s w poziomie. Kąt podniesienia wynosił od –9° do +85°. Masa lawety wynosiła 3670 kg.

Amunicja do dział kalibru 3,7 cm to pociski o masie głowicy 0,742 kg, z ładunkiem wybuchowym typu Fp 02 o masie 0,365 kg. Długość pocisku wynosiła 162 mm, natomiast masa kartusza 0,97 kg, długość 381 mm. Masa kompletnego pocisku 2,1 kg.

Tabela 9

Charakterystyka techniczna dział 10,5 cm SKC/33

A. Dane działa	
kaliber	105 mm
masa luf (komplet)	4560 kg
długość całkowita	6840 mm
długość lufy	6348 mm
długość zamka	698 mm
pojemność zamka	7,31 dm³
długość bruzd w lufie	5531 mm
ilość bruzd	36
głębokość i szerokość bruzd	1,3 x 5,5 mm
masa pocisku	15,1 kg
ładunek miotający	6,05 kg RPC/40 N
prędkość wylotowa pocisku	900 m/s
ciśnienie robocze w lufie podczas wystrzału	2850 kg/cm²
żywotność lufy efektywna	2950 strz.
maksymalny zasięg	17.700 m
pułap	12.500 m przy kącie +80°
B. Laweta	
podwójna wieża działowa	Doppel LC/31
masa całkowita	27.805 kg
odległość pomiędzy działami	680 mm
maksymalny odrzut działa	410 mm
maksymalna prędkość obrotu:	
mechaniczna w płaszczyźnie pionowej	10°/s
ręczna w płaszczyźnie pionowej	8°/s
maks. prędkość poprzeczna	5°/s
osłona wieży	10–15 mm

Tabela 10

Dane taktyczno-techniczne działa 3,7 cm SKC/30

A. Dane działa	
kaliber	37 mm
masa luf (komplet)	243 kg
długość całkowita	3074 mm
długość lufy	2960 mm
długość zamka	357 mm
pojemność zamka	0,5 dm³
długość bruzd w lufie	2554 mm
ilość bruzd	16
głębokość i szerokość bruzd	0,55 x 4,76 mm
masa pocisku	0,748 kg
ładunek miotający	0,365 kg RPC/38 N
prędkość wylotowa pocisku	1000 m/s
ciśnienie robocze w lufie podczas wystrzału	2950 kg/cm²
żywotność lufy efektywna	7500 strzałów
maksymalny zasięg przy kącie podniesienia +35,7°	8500 m
zasięg maksymalny przeciw celom powietrznym: przy kącie podniesienia luf +85°	6800 m
przy pociskach smugowych	4800 m
szybkostrzelność: teoretyczna	160 strzałów/min
praktyczna	80 do 100 strzałów/min
kąt podnoszenia luf	–10° do +85°

Widok od dziobu na przedni pokład pancernika *Admiral Scheer*.

długość 516 mm. Zapas pocisków w zależności od potrzeb wynosił od 8000 do 24.000 sztuk.

Ponadto obydwa okręty posiadały początkowo po 10 dział typu 2 cm FlaMG/L 65 C 30, każde na pojedynczej nieosłoniętej lawecie (cokole) C 30. Masa takiego działka wynosiła 42,0 kg. W 1939 r. przed wyruszeniem na korsarski rajd ***Admiral Graf Spee*** otrzymał dodatkowo dwa działa tego typu.

Dane działa 2 cm Flak 38 znajdują się w tabeli 11.

Ponadto w okresie wojny w 1940 r. zmodyfikowano uzbrojenie plot. na ***Admirale Scheer***, montując dwa działa kalibru 20 mm typu 2 cm Flak L/65 C 38 na pojedynczej lądowej lawecie C 38 z celownikiem optycznym. Zamontowano je na wieży „A" i na pokładzie za wieżą „B". W 1944 r. zmodyfikowano działa kalibru 20 mm. Zamontowano sześć dział 2 cm Flak L/65 C38 na trzech podwójnych lawetach C 38, które mogły oddać teoretycznie 480 strzałów/min., ale w praktyce osiągano 220 strzałów/min. oraz 16 dalszych dział również kalibru 20 mm typu 2 cm Flak L/65 C 38 na czterech lawetach poczwórnych. Masa całkowita takiego poczwórnego zestawu wynosiła 2,25 tony, szybkostrzelność praktyczna wynosiła 880 strzałów na minutę (teoretyczna 1800 strzałów/min.). Zapas amunicji kalibru 20 mm wynosił około 24.000 sztuk. Tuż pod koniec wojny planowano zamontować jeszcze pięć dział typu 2 cm FlaMG C/38 na lawecie poczwórnej i 11 dział na podwójnej lawecie L/M 44 oraz osiem nowych, w pełni zautomatyzowanych dział 3,7 cm Flak L/M 43 w pojedynczych lawetach. Planu tego już nie zdążono zrealizować.

W 1944 r. zamontowano sześć sztuk dział kalibru 40 mm typu 4 cm Flak Bofors 28 w miejsce zdemontowanych dział kalibru 37 mm. Ich dane techniczne znajdują się w tabeli 12.

Tabela 11

Dane działka 2 cm Flak 38

kaliber	20 mm
masa działka	57,5–71 kg
masa lufy	18 kg
długość całkowita	2252,5 mm
długość lufy	1300 mm
długość zamka	121,5 mm
pojemność zamka	0,048 dm^3
długość bruzd w lufie	1159,4 mm
ilość bruzd	8
głębokość i szerokość bruzd	0,325 x 5,2 mm
masa pocisku	0,120 kg
ładunek miotający	0,415 kg NzRP
prędkość wylotowa pocisku	875 m/s
ciśnienie robocze w lufie podczas wystrzału	2800 kg/cm^2
żywotność lufy	20.000 strzałów
efektywna maksymalny zasięg	4800 m
pułap	3700 m

Dobrze wyszkolona załoga osiągała do 120 strzałów na minutę, choć teoretyczna szybkostrzelność wynosiła 280 strzałów.

kąt podniesienia lufy w pionie: od –11° do +85°.

donośność w poziomie:	4900 m
przy kącie podniesienia lufy +85°	3700 m
masa pocisku	0,134 kg

Tabela 12

Dane techniczne dział 4 cm Flak Bofors 28

długość lufy	2249 mm
prędkość wylotowa pocisku	854 m/s
żywotność lufy	10.000 strzałów
maksymalna donośność	7000 m
masa pocisku	0,955 kg

MODYFIKACJE UZBROJENIA PLOT.

Tuż po oddaniu do służby oba okręty uzbrojone były w sześć dział typu 8,8 cm Flak SK/L65 C 33 na lawecie C 32 (3 x II) oraz osiem dział 3,7 cm Flak SK/L 83 C 30 na podwójnych lawetach C 30 (4 x II) oraz dziesięć dział 2 cm FlaMG/L 65 C 30 na pojedynczej lawecie C 30 (10 x 1). Ich umiejscowienie na ***Admirale Graf Spee*** było następujące:

— jedno działo w części dziobowej na pokładzie przed falochronem w osi symetrii okrętu.
— dwa działa po obu burtach na pokładzie na wysokości nadbudówki dziobowej.
— cztery działa na platformie wokół komina, z tego dwa przed kominem, a pozostałe dwa po obu stronach komina bliżej rufy.

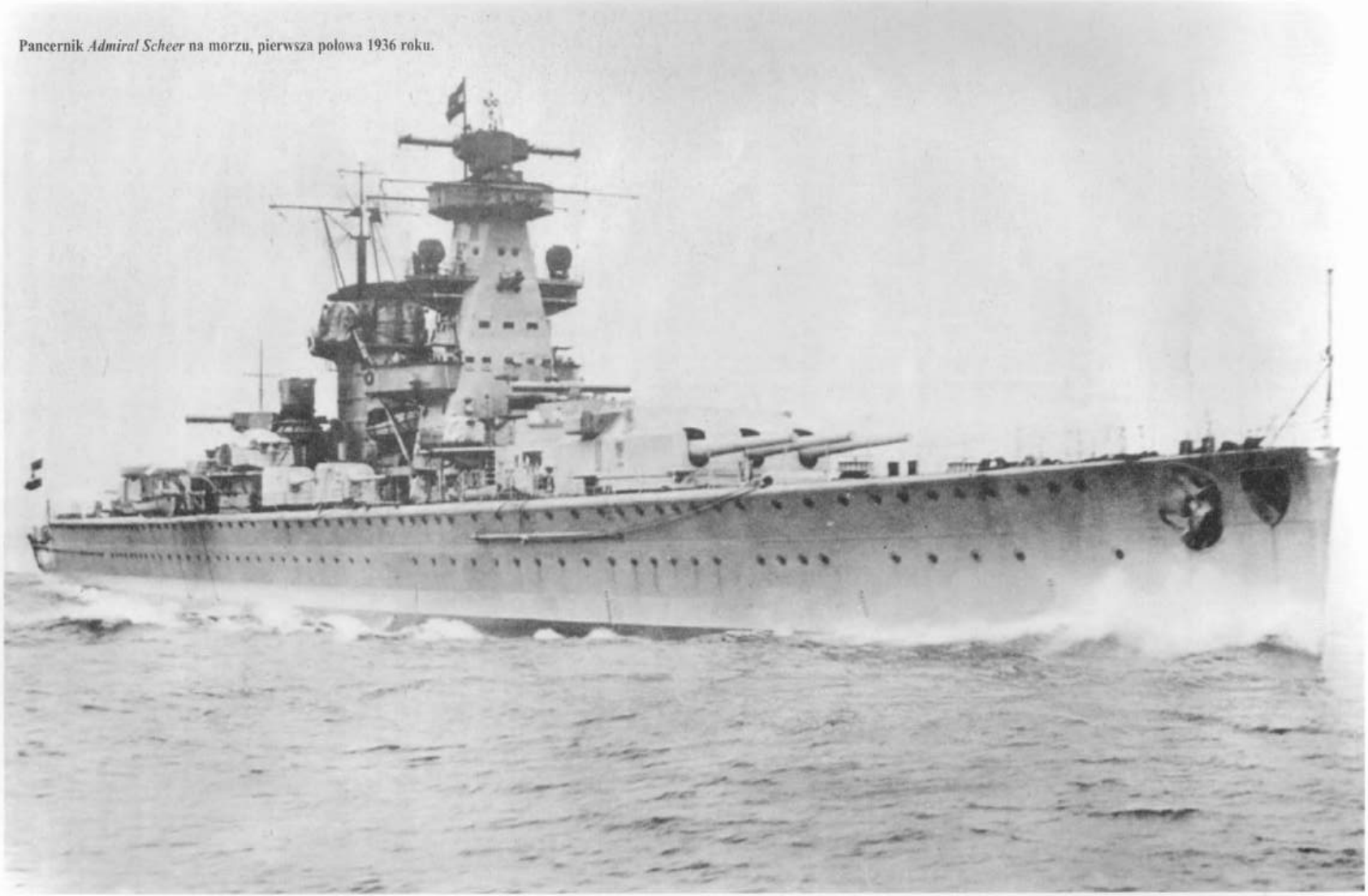
*) OKM poszukiwało możliwości zmniejszenia masy, redukując działa kalibru 15 cm do dwóch na burcie, ale adm. Carls przekonywał, że minimum to cztery działa na każdej z burt. Ponadto planowano połączenie ciężkiej artylerii z działami kalibru 15 cm, pośredni wariant rozwiązania to zestaw złożony z trzech podwójnych wież z działami kalibru 127 mm na każdej burcie.

Admiral Scheer **podczas postoju na redzie Eckenförde, Zatoka Kilońska, maj 1936 roku.**

— dwa działa po obu burtach na pokładzie głównym na wysokości końca nadbudówki rufowej.
— jedno działo w części rufowej na pokładzie głównym w osi okrętu tuż za wyrzutniami torped.

W 1938 r. ***Admiral Graf Spee*** otrzymał w miejsce dział kalibru 88 mm, sześć dział typu 10,5 cm L/65 C 33 na podwójnej lawecie C 31", które zamontowano w tych samych miejscach. Tuż przed wyruszeniem okrętu na rejs korsarski zamontowano dwa działa 2 cm FlaMG/L65 C 30 na pojedynczej lawecie po obu burtach na pokładzie głównym tuż za wieżą „B" — ich ilość wzrosła do 12. Początkowo takie samo uzbrojenie plot. posiadał ***Admiral Scheer***. Rozmieszczenie dział było prawie identyczne, z tym, że na platformie komina posiadał tylko dwa pojedyncze działa kal. 20 mm, umiejscowione po obu stronach komina. Dwa działa zamontowane były na pokładzie głównym po obu burtach na rufie przed wyrzutniami torped. Rok później niż na ***Admirale Graf Spee,*** dokonano wymiany dział kalibru 88 mm na działa kal. 105 mm na ***Admirale Scheer***. Podczas przebudowy w 1940 r. zamontowano dodatkowo dwa działa 20 mm na pojedynczych lawetach na wieży „A" i na pokładzie głównym tuż za wieżą „B", zwiększając tym samym ich ilość do 12. W listopadzie 1944 r. zdemontowano działa kal. 37 mm, montując sześć dział kal. 40 mm Bofors na pojedynczych lawetach. Zwiększono ilość dział kal. 20 mm do 28, montując sześć dział w trzech podwójnych lawetach (2 szt. na platformie komina i 1 szt. na nadbudówce dziobowej), 16 dział w czterech poczwórnych lawetach oraz sześć dział na pojedynczych lawetach. W 1945 r. planowano zwiększyć uzbrojenie plot. do 42 działek 20 mm, ale planu tego nie zrealizowano.

Admiral Scheer **w porcie Stettin (Szczecin), maj 1935 roku.**



Pancernik *Admiral Scheer* na morzu, pierwsza połowa 1936 roku.

Admiral Scheer w 1936 roku — ujęcie okrętu z lewej burty.

Admiral Scheer na doku stoczni Kriegsmarine Werft, Wilhelmshaven, październik 1937 roku.

UZBROJENIE TORPEDOWE

Pancerniki ***Admiral Scheer*** i ***Admiral Graf Spee*** otrzymały już podczas budowy wyrzutnie torped typu G7a kalibru 533 mm. Zainstalowano je na pokładzie rufowym około pięciu metrów ponad KLW, co okazało się niefortunne, gdyż przy dużej szybkości i większej fali podczas złej pogody były one zalewane przez wodę, uniemożliwiając ich wykorzystanie bojowe. Wyrzutnie umieszczone były na obrotowych podstawach w charakterystycznych osłonach. Oprócz torped w rurach przewidziano tylko dwie torpedy zapasowe. W trakcie przebudowy ***Admirala Scheer*** zwiększono ilość zapasowych torped do czterech.

Do wyrzutni stosowano torpedy typu G7a T1 (patrz tabela 13).

SYSTEMY KIEROWANIA OGNIEM

Optyczne

Na obydwu okrętach kierowanie ogniem artylerii ciężkiej i średniej odbywało się z głównego punktu dowodzenia, skąd podawane były dane o celu do centrali obliczeniowej. Dane uzyskiwane były za pomocą dalmierzy. Do kierowania ogniem artylerii ciężkiej służyły dwa dalmierze o długości bazy 10,5 m. Umieszczone one były w dwóch opancerzonych obrotowych kopułach na szczycie przedniego masztu i rufowym stanowisku dowodzenia.

Ponadto wieże artylerii głównej mogły prowadzić ogień samodzielnie, biorąc namiary za pomocą dwóch dalmierzy o długości bazy 10,5 m. Kierowanie ogniem artylerii średniej odbywało się przy pomocy dalmierza o długości bazy 7,0 m, umieszczonego na dachu głównego stanowiska dowodzenia. Ogniem ciężkiej artylerii plot. kierowały trzy samostabilizujące się dalmierze typu SL 4, znajdujące się po obu burtach w okolicy komina i jeden przed nadbudową.

Radiolokacyjne

Pancernik ***Admiral Graf Spee*** otrzymał, jako jeden z pierwszych niemieckich okrętów, urządzenia radarowe.

Nastąpiło to w 1938 r. kiedy to zainstalowano na pancerniku ***Admiral Graf Spee*** prototypowe urządzenie Seetakt typu FuMG 39G (gO), służące do prowadzenia nawigacji nocnej na wodach hiszpańskich. Antenę o wymiarach 0,8 x 1,8 m zainstalowano na obracalnej kopule dalmierza 10,5 m na szczycie przedniego masztu. Oznaczenie radaru przedstawiało się następująco: FuMG (Funkmess–Gerat), 39 — rok wprowadzenia 1939, G (GEMA) fabryka produkująca urządzenie, g częstotliwość pracy 335–430 MHz oraz O oznaczającą miejsce instalacji na okręcie na wieży radarowej lub na wieży dalmierza.

Oznaczenia zakładów były następujące:

G — GEMA
T — Telefunken
L — Lorenz
S — Siemens
A — AEG

Tabela 13

Dane torpedy typu G7a T1

długość całkowita	7186 mm
masa całkowita	1528 kg
ujemny wypór hydrostatyczny	274 kg
pojemność	676 litrów
sprężonego powietrza	
ciśnienie	2000 kg/cm^2
masa powietrza	161 kg
decalin	12,9 kg
(dziesięciowodoronaftalen)	
woda	57 kg
moc (44 węzły)	320 HP
zużycie paliwa	8,5 kg/KM/h
masa ładunku wybuchowego	300 kg
zasięg:	
przy 44 węzłach	6000 m
przy 40 węzłach	8000 m
przy 30 węzłach	14.000 m

Od 1939 roku zasięg torped został odpowiednio zmniejszony do 5000 m, 7500 m, 12.500 m.

Silnik oraz komora spalania miały masę 137,5 kg, zaś przekładnia oraz śruby 23 kg.

średnica cylindra	125 mm
silnika torpedy	
skok	110 mm
pojemność skokowa silnika	5,4 l

W 1939 r. nastąpiła zmiana oznaczeń niemieckich radarów, i tak, dotychczasowy radar FuMG 39G (gO) otrzymał oznaczenie FuMO 22.

W 1939 r. radar otrzymał ***Admiral Scheer***. Nosił oznaczenie FuMO 22. Był to radar aktywny określający pozycję. Pracował na częstotliwości 368 MHz i długości fali 81,5 cm. Moc wyjściowa nadajnika wynosiła 8 kW, pasmo częstotliwości 500 kHz. Zasięg 14–18 km z błędem 70 metrów. Błąd wskazań ±3°. Antena o wymiarach 2 x 6 m została zainsalowana na szczycie dalmierza 10,5 m.

Podczas przebudowy w 1940 roku zainstalowano w miejsce radaru FuMO 22 radar nowego typu FuMO 27.

Od swego poprzednika różnił się większym zasięgiem wynoszącym od 20 do 25 km i błędem wskazań wynoszącym zaledwie ±0,25°. Rok później na tylnym stanowisku dowodzenia zamontowano drugi radar typu FuMO 26 wraz z anteną.

W 1942 r. zamontowano na przednim marsie z jego przodu i tyłu anteny *Timor* urządzenia FuMB 7 oraz cztery anteny urządzenia FuMB 4 *Sumatra*. Zamontowano je poniżej dalmierza 10,5 m znajdującego się na wieży dowodzenia. Urządzenie służyło do wykrywania pracy nieprzyjacielskich urządzeń. Radar ten pracował na fali o długości 157–333 cm i częstotliwości 87–470 MHz.

WYPOSAŻENIE HYDROAKUSTYCZNE

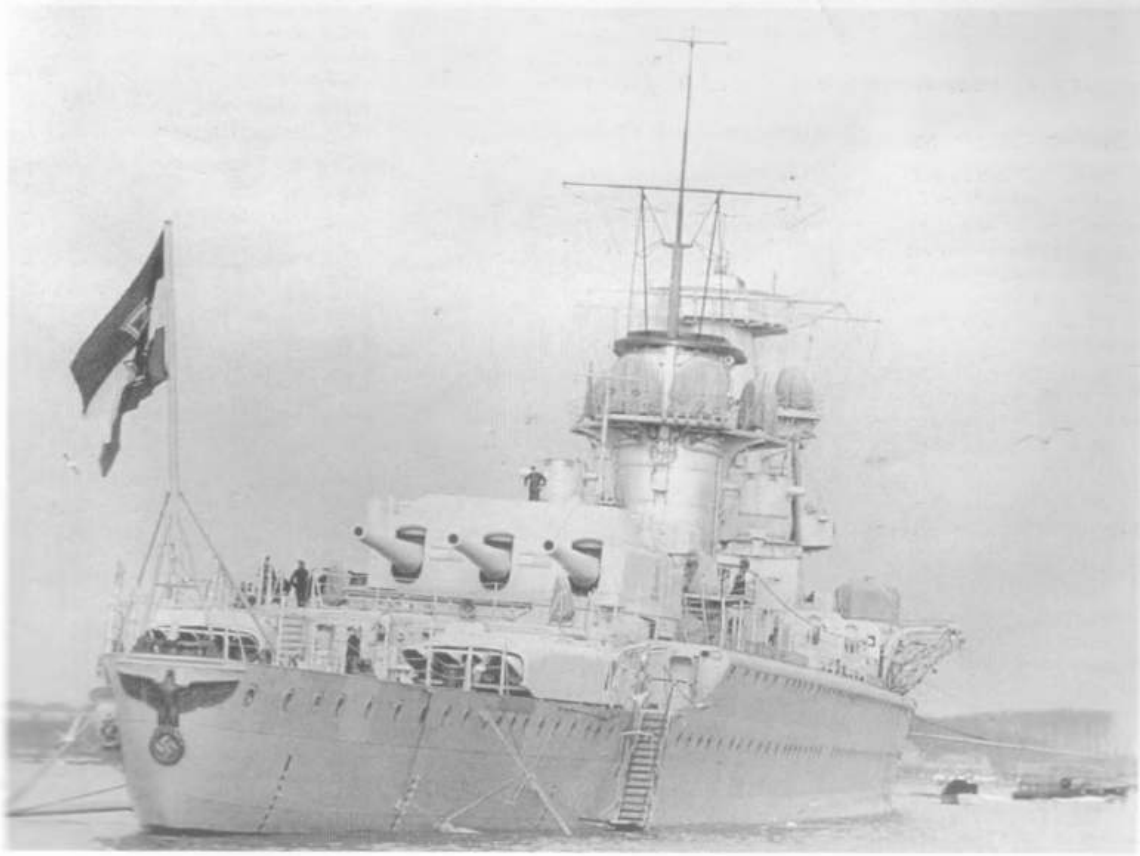
Na pancernikach typu ***Deutschland*** zainstalowano dwa zespoły urządzeń hydroakustycznych składające się z 54 mikrofonów podwodnych, służących jako odbiorniki szumów podwodnych. Długość jednej grupy 54 mikrofonów wynosiła około 4 m po eliptycznej linii w kierunku do góry. Umieszczone one były po prawej i lewej burcie w części dennej kadłuba. Każda grupa posiadała osobny wzmacniacz do wzmacniania szumu pracujących śrub okrętowych i silników. Każdy zestaw obsługiwany był osobno przez hydroakustyków.

WYPOSAŻENIE LOTNICZE

W 1935 r. na pancerniku ***Admiral Scheer*** zainstalowano katapultę typu FL 22. Umiejscowiono ją na nadbudówce dziobowej za kominem, a przed stanowiskiem rufowego dalmierza 10,5 m. Natomiast ***Admiral Graf Spee*** otrzymał katapultę już w trakcie budowy w identycznym miejscu jak jego bliźniak. Była to jedna z charakterystycznych cech, pozwalająca odróżnić pancernik ***Deutschland*** (katapulta pomiędzy nadbudówką dziobową a kominem) od dwóch pozostałych. Długość katapulty wynosiła 14 m, była obracana w poziomie o 360°. Katapulta posiadała wózek startowy uruchamiany sprężonym powietrzem. Umiejscowienie katapulty w tym miejscu okazało się jednak bardzo kłopotliwe i przysporzyło wielu problemów. Mianowicie, podczas strzelania ciężkiej artylerii ciśnienie gazów powstałe po salwach oddziaływało z dużą siłą na katapultę i powodowało uszkodzenia wodnosamolotu. Tak stało się podczas rejsu korsarskiego na Atlantyku, gdzie nie zabezpieczony wodnosamolot został podczas strzelań poważnie uszkodzony. Dlatego też wysyłając pancernik ***Admiral Scheer*** na Atlantyk w 1941 r. jego zaopatrzeniowiec ***Nordmark*** miał w swych ładowniach dwa zapasowe wodnosamoloty Arado 196. Po zamontowaniu katapulty ***Admiral Scheer*** i ***Admiral Graf Spee*** otrzymały początkowo na wyposażenie wodnosamoloty typu Heinkel He 60.

Produkowany w Warnemünder Arado Werk w Warnemünde i Weserflugzeug w Bremen, Heinkel He 60 był samolotem rozpoznawczym, jednosilnikowym, dwupłatowym, dwupływakowym, konstrukcji mieszanej; kadłub samolotu zbudowany był w postaci kratownicy spawanej z rur stalowych, z przodu pokryty blachą duralową, zaś z tyłu płótnem. Kabina otwarta, stanowisko strzelca również wyposażone jedynie w wiatrochron. Skrzydła dwudzielne prostokątne, konstrukcja metalowa kryta płótnem, podobnie usterzenie. Pływaki wykonane z duralu, jednoredanowe posiadały stery kierowane z kabiny pilota. Każdy z pływaków miał cztery komory wyporościowe. Napęd stanowił 12–cylindrowy silnik rzędowy typu BMW VI 6,0 Zu, produkcji Bayern Motoren Werke (BMW) w Monachium, o mocy 660 KM przy 1650 obr/min., napędzany 87–oktanową benzyną etylizowaną. Pojemność zbiorników z paliwem wynosiła 672 dm³. Masa silnika 542 kg. Śmigło dwułopatowe drewniane typu Schwarz miało średnicę 3,1 m. He 60 uzbrojony był w jeden ruchomy karabin maszynowy MG 15 kalibru 7,92 mm produkcji Rheinmetall–Borsig. Jego szybkostrzelność wynosi-

Pancernik *Admiral Scheer* podczas prób w Zatoce Kiłońskiej, pierwsza połowa 1936 roku.



Pancernik *Admiral Scheer* podczas obchodów Tygodnia Kilońskiego (Kieler Woche).

ła 1250 strzałów/min. Zapas amunicji wynosił 825 naboi w 11 ładownikach. Uzbrojenie bombowe składało się z dwóch bomb SC–50 podwieszanych na wyrzutnikach pod skrzydłami samolotu. Załogę stanowiły dwie osoby. Jeden samolot usytuowany był na wózku katapulty, a drugi rozłożony, w częściach był przechowywany w skrzyniach.

Charakterystyka techniczna samolotu:

rozpiętość	— 13,5 m
długość	— 11,5 m
wysokość	— 5,3 m
masa własna	— 2730 kg
masa max.	— 3425 kg
prędkość max.	— 240 km/h
pułap	— 5000 m
zasięg	— 640 km

Oznaczenia wodnosamolotów

Admiral Scheer

1935 rok — wodnosamoloty Heinkel 60 o numerach 60 + D 91 i 60 + E 11

1939 rok — wodnosamolot Heinkel 60 o numerach 60 + D 91, od sierpnia Arado 196 A–1 o numerach T3 + BH

1942 rok — wodnosamolot Arado 196 A–3 o numerach T3 + EK

Admiral Graf Spee

1936 rok — wodnosamoloty Heinkel 60 o numerach 60 + F 91 i 60 + E81

1938 rok — wodnosamolot Arado 196 V2 (prototyp) o numerach D–IHQI

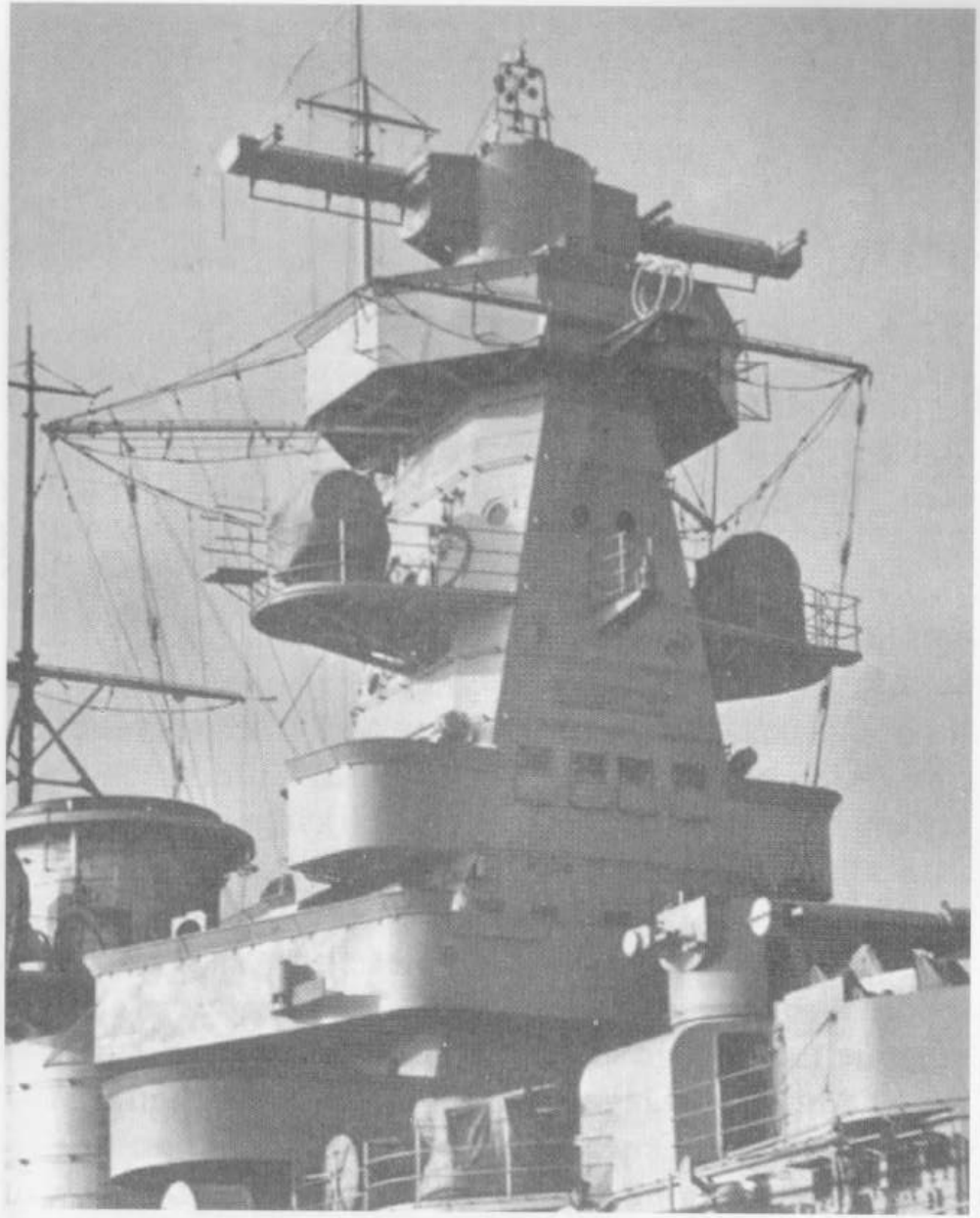
1939 rok — wodnosamoloty Arado 196 A–1 o numerach L2 + X40 i L2 + X41

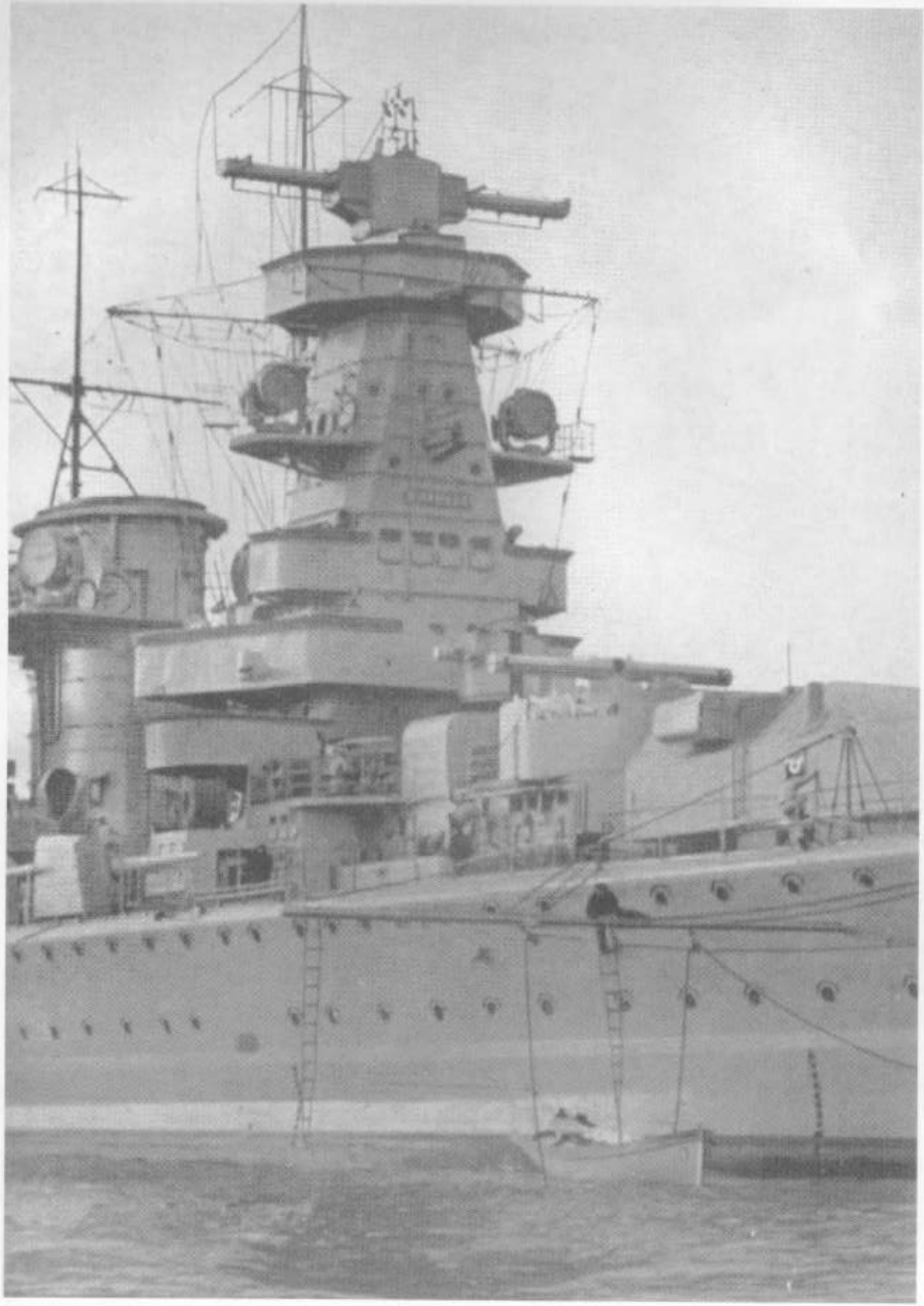
Malowanie samolotów było następujące: kadłub, górne powierzchnie skrzydeł pomalowane były na kolor szarozielony (Grau RLM 02), dolne na kolor błękitny (Hellblau RLM 65), pływaki na kolor srebrny (Silber RLM 01), natomiast na stateczniku znajdowała się szeroka szarfa koloru czerwonego z czarną swastyką w białym kole.

W 1939 r. oba okręty otrzymały nowy typ samolotu, był to Arado 196 (2 sztuki). Wodnosamoloty Ar 196 A–1 były produkowane przez Warnemünder Arado Werk w Warnemünde, później również w okupowanej Francji i Holandii.

Był to dolnopłatowy samolot rozpoznawczo–patrolowy, który wszedł na wyposażenie Kriegsmarine w 1939 r. (wersja A–1). Samolot był głównie konstrukcji metalowej i tylko tył kadłuba miał pokrycie płócienne. Arado 196 był samolotem dwumiejscowym (pilot + strzelec–radiotelegrafista) uzbrojonym w jeden ruchomy karabin maszynowy typu MG 15 kal. 7,92 mm (późniejsze wersje dwa działka 20 mm

Pancernik *Admiral Graf Spee* podczas przechodzenia Kanału Kilońskiego.





Powyżej i po prawej: Wieża dowodzenia na pancerniku *Admiral Graf Spee*.

Na sąsiedniej stronie: Wieża dowodzenia pancernika *Admiral Graf Spee* w ujęciu od przodu (po lewej) wieża pancernika *Admiral Scheer* od tyłu (po prawej).

Pancernik *Admiral Graf Spee* zacumowany na redzie i oddający salut armatni.

i dwa karabiny maszynowe kal. 7,9 mm.) Mógł także zabierać dwie bomby SC 50 o masie 50 kg. Charakterystyka samolotu była następująca:

rozpiętość	— 12,44 m
długość	— 10,17 m
długość z pływakami	— 10,98 m
wysokość całkowita	— 5,00 m
typ silnika	— BMW 132K
moc silnika	— 983 KM
prędkość	— 310 km/h na wys. 4000 m
pułap	— 7000 m
zasięg	— 800–1070 km
masa samolotu	— 2214 kg

Malowanie samolotu

Góra i boki kadłuba do płaszczyzny skrzydła, góra i boki pływaków oraz górne płaszczyzny skrzydeł i statecznika pionowego nosiły geometryczny kamuflaż w dwóch odcieniach zieleni: ciemnozielony (RLM 72) i zielony (RLM 73). Dolna część kadłuba, skrzydeł i pływaków pomalowana była na kolor błękitny (RLM 65).

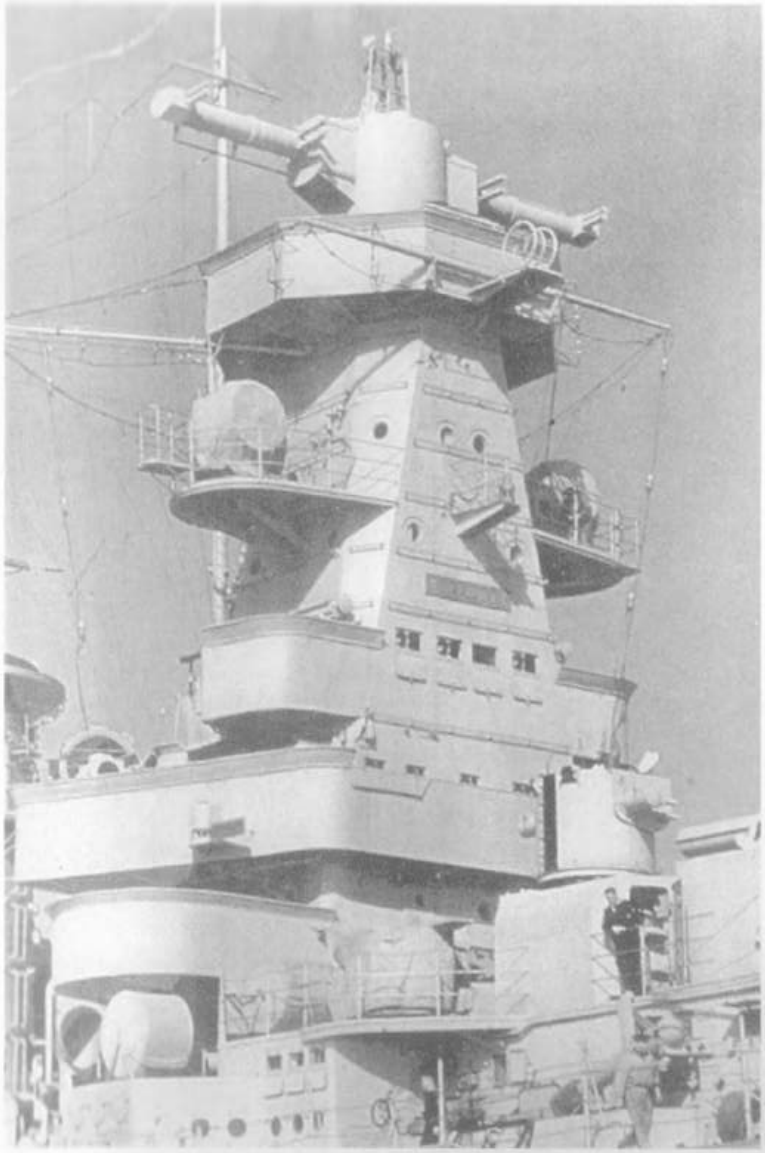
Zasady oznakowania kodami jednostek były następujące: literowo-cyfrowe symbole czarne, litery indywidualne czerwone i czarne.

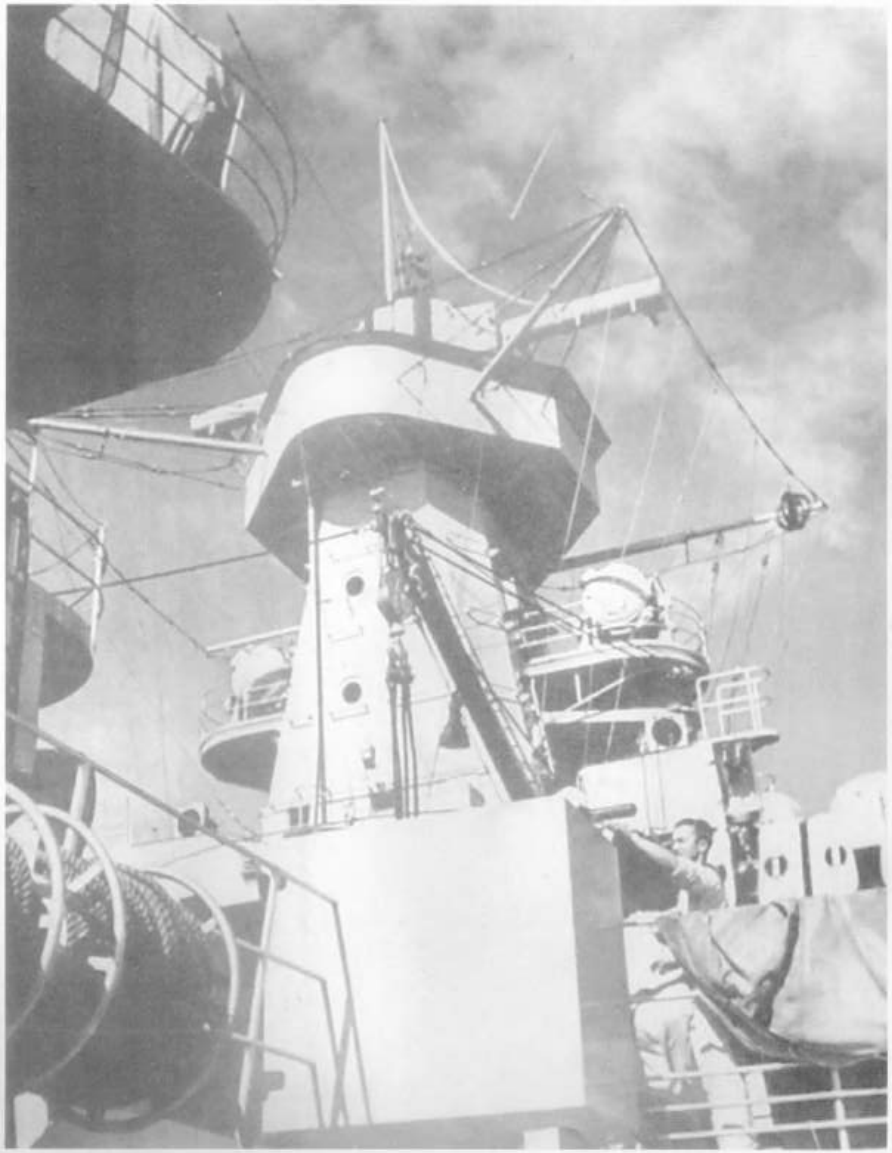
URZĄDZENIA POKŁADOWE

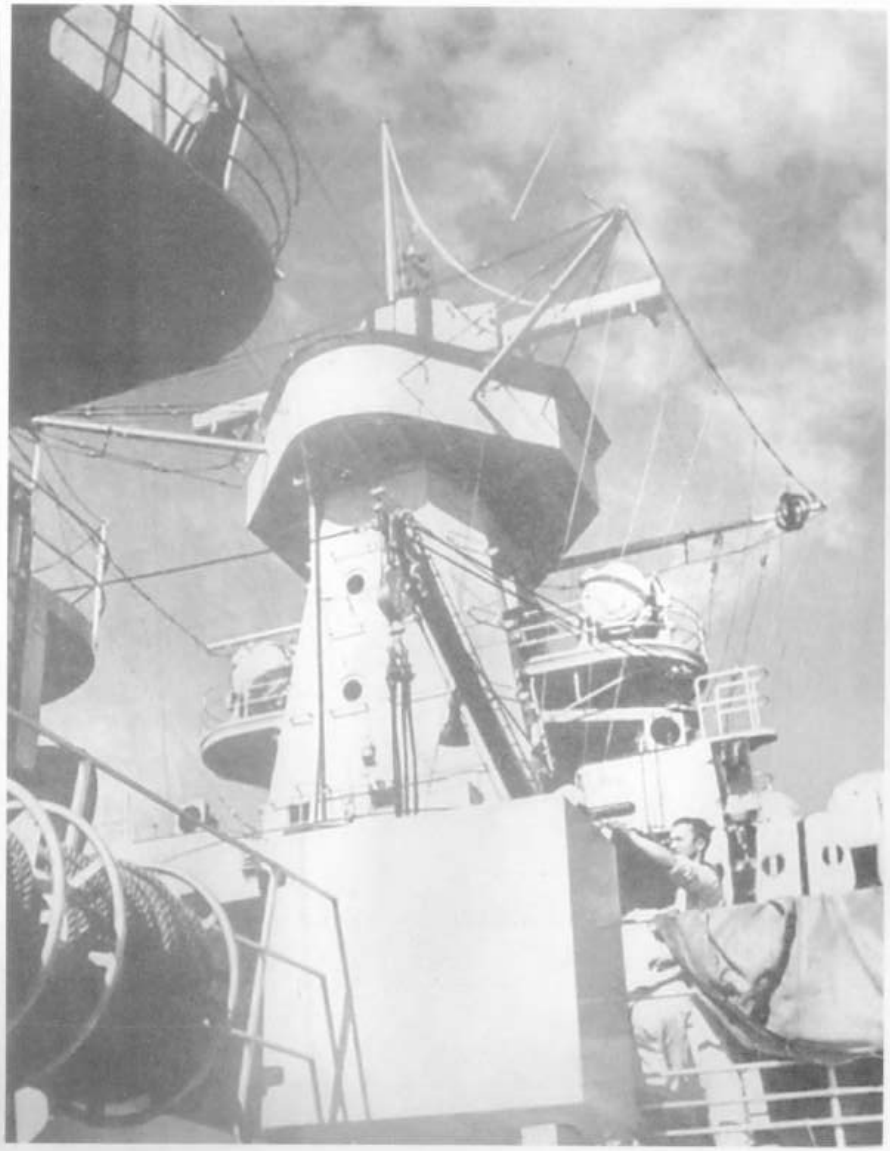
Urządzenia kotwiczne

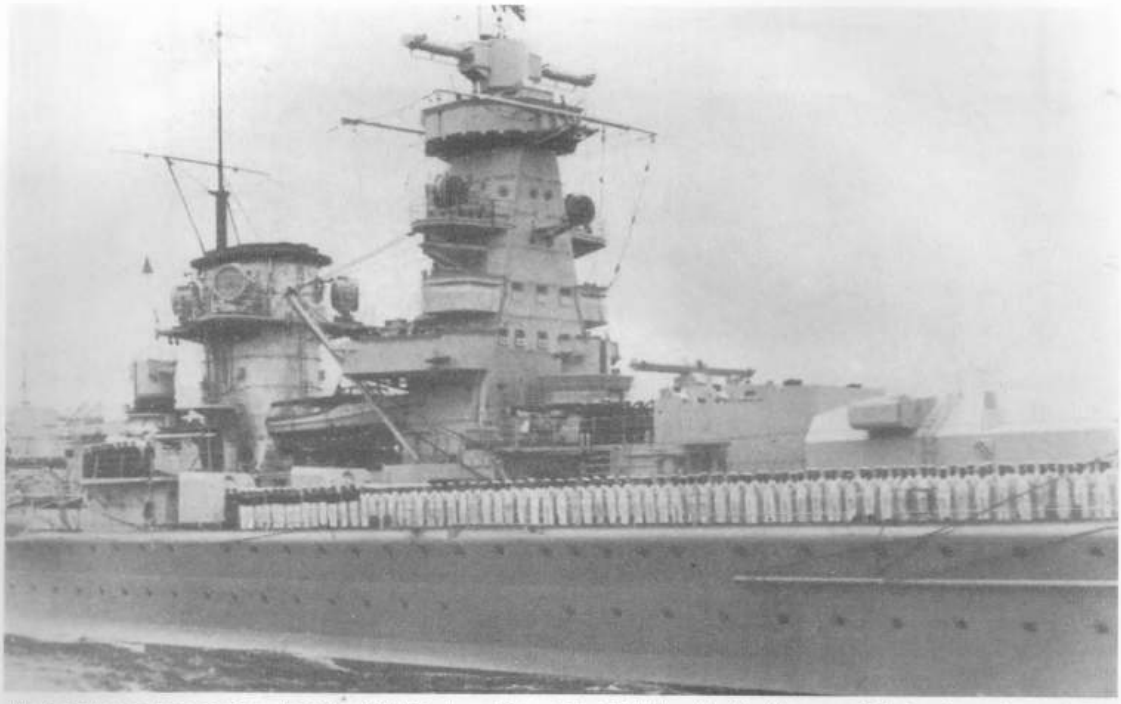
Na okrętach tuż po wybudowaniu zainstalowano cztery kotwice typu Halla o masie 6 ton. Zamocowane były w kluzach na dziobie, z tym, że dwie znajdowały się po lewej burcie i jedna po prawej, natomiast na rufie kotwica umiejscowiona była po lewej burcie. Po przebudowie stewy dziobowej na *Admirale Scheer* zlikwidowano jedną kotwicę tak, że ostatecz-

Admiral Scheer tuż po wejściu do służby.









***Admiral Scheer* podczas parady w dniu 29 maja 1936 roku na Zatoce Kilońskiej. Na pokładzie głównym w białych uniformach ustawieni są marynarze. W niebieskich kurtkach i białych spodniach podoficerowie, a dalej w granatowych mundurach oficerowie.**

nie na dziobie znajdowały się dwie kotwice, po jednej na każdej burcie. Kluzy umieszczono w miejscu łączenia się pokładu z burtami. Do zrzucania i wybierania kotwic służyły dwa kabestany kotwiczne z napędem elektrycznym. Kotwica rufowa była umocowana w kluzie i nie posiadała łańcucha kotwicznego; utrzymywana była za pomocą liny stalowej. Ponadto okręt posiadał kotwicę 800 kg przymocowaną na pokładzie stoperami, służącą do kotwiczenia podczas wizyt zagranicznych głównie w ujściach rzek.

Reflektory

Admiral Scheer* i *Admiral Graf Spee wyposażone były w reflektory o średnicy 150 mm. Były to reflektory dające bardzo silne światło o zasięgu 12.000 m i przy kącie podniesienia 90° — 15.000 m. Umieszczone one były następująco:

Admiral Scheer

1935/39 — dwa na podestach po obu stronach wieży dowodzenia poniżej jej zwieńczenia; trzy na platformie wokół komina.

1940/42 — jeden na podeście zamontowanym do masztu w połowie jego wysokości z przodu; cztery na platformie komina.

1943/45 — jeden na podeście zamontowanym do masztu w połowie jego wysokości z przodu; trzy na platformie komina.

Admiral Graf Spee

1936/38 — dwa na podestach wieży dowodzenia po obu stronach poniżej jej zwieńczenia; cztery na platformie komina.

1939 — jeden na podeście wieży dowodzenia z przodu; cztery na platformie komina.

Służyły one, między innymi, do oświetlania celów, pełniąc funkcję pomocniczą przy kierowaniu ogniem artylerii w porze nocnej.

Kabestany

Okręty posiadały po trzy kabestany: dwa na dziobie okrętu i jeden na rufie. Dziobowe służyły do wybierania łańcuchów kotwic dziobowych, a rufowy do wybierania liny holowniczej i kotwicy rufowej.

Dźwigi

Admiral Scheer

Po wejściu do eksploatacji okręt posiadał jeden bom, zamontowany na lewej burcie do pokładu nadbudówki dziobowej przed wieżą artylerii 150 mm. Służył on do podnoszenia i opuszczania łodzi znajdujących się pomiędzy nadbudówką dziobową a kominem. Ponadto na prawej burcie miał dźwig (niem. Landesegels) służący do podnoszenia wodnosamolotu za pomocą specjalnego żagla. Była to gumowa mata z zawulkanizowaną splotką drucianą. Po wystawieniu tego dźwigu za burtę, rozwijano matę opuszczając ją na wodę i wodnosamolot wpływał na nią, następnie był podnoszony i osadzany na katapulcie. Było to urządzenie bardzo uciążliwe dla obsługującej załogi. Dźwig ten zdemontowano jako zbędny w 1942 roku. W 1935 r. zamontowano dodatkowo dwa dźwigi do podnoszenia wodnosamolotu za kominem po lewej i prawej burcie. Jednak już pod koniec 1935 r. dźwig po prawej burcie został zdemontowany. W czerwcu 1939 r. dźwig na lewej burcie wymieniono na nowy wykonany przez firmę Demag z Wilhelmshaven.

Admiral Graf Spee

Okręt ten po oddaniu do służby posiadał dwa dźwigi zamontowane po obu burtach na śródokręciu na wysokości stanowisk dalmierzy SL4 oraz na lewej burcie. Pomiędzy nadbudową, a kominem zamontowany był tzw. Landesegels służący do podnoszenia z wody wodnosamolotu. Urządzenie to na początku września 1939 r. zostało zdemontowane i po prostu wyrzucone za burtę.

Łodzie

Admiral Graf Spee

Po oddaniu do eksploatacji pancernik posiadał na swoim wyposażeniu dziesięć łodzi o różnym przeznaczeniu:

— dwa jolle o długości 7,70 m — znajdowały się one na łodziach komunikacyjnych, które umieszczone były na nadbudówce rufowej po obu stronach katapulty. Opuszczane i podnoszone były za pomocą dźwigów.

— cztery łodzie komunikacyjne o długości 11,42 m — dwie znajdowały się na pokładzie nadbudówki rufowej po po obu stronach katapulty, a dwie następne na pokładzie głównym po obu burtach, za kominem a przed wieżami artylerii średniej. Opuszczane oraz podnoszone były za pomocą żurawików.

— dwa motorowe barkasy o długości 11,25 m produkcji stoczni F. Lürssen w Vegesack. Umiejscowione były na pokładzie nadbudówki pomiędzy wieżą dowodzenia a kominem po obu burtach. Opuszczane i podnoszone były przy pomocy dźwigu.

— dwa kutry motorowe o długości 8,50 m — umiejscowione na pokładzie nadbudówki pomiędzy wieżą dowodzenia a kominem, pomiędzy dwoma barkasami. Opuszczane i podnoszone były za pomocą dźwigu.

Admiral Scheer

Okręt posiadał osiem łodzi, ich ilość i umiejscowienie były następujące:

— cztery jolle o długości 7,70 m — znajdowały się one na pokładzie głównym i rozmieszczone były

w następujący sposób: dwie po obu burtach przy nadbudówce dziobowej na wysokości dalmierza 7,0 m i dwie następne po obu burtach za działami 105 mm, a przed 150 mm. Opuszczane i podnoszone były za pomocą żurawików. Na podstawie analizy zdjęć okrętu po roku 1942 należy przypuszczać, że dwa jolle znajdujące się w części dziobowej zdemontowano.

— jedna łódź komunikacyjna o długości 11,42 m — znajdowała się ona na pokładzie nadbudówki śródokręcia pomiędzy dwoma barkasami. Opuszczana i podnoszona była za pomocą bomu.

— trzy motorowe barkasy o długości 11,25 m produkcji stoczni F. Lürssen w Vegesack. Dwa umiejscowione były na pokładzie nadbudówki pomiędzy wieżą dowodzenia a kominem po obu burtach. Opuszczane i podnoszone były przy pomocy dźwigu i bomu. Trzeci znajdował się po lewej burcie na pokładzie nadbudówki rufowej na wysokości katapulty. Opuszczany i podnoszony był za pomocą dźwigu.

Ponadto po przebudowie w 1942 r. w różnych miejscach okrętu na wyposażeniu umieszczono pewną ilość gumowych pontonów.

PRZEBUDOWY I MODERNIZACJE OKRĘTÓW

Admiral Graf Spee

1938

— zlikwidowano znajdującą się między kominem a katapultą nadbudówkę, w której mieściła się piekarnia okrętowa.

— zlikwidowano podesty po obu stronach wieży dowodzenia gdzie mieściły się reflektory.

— zamontowano nad mostkiem admiralskim z przodu podest, na którym zainstalowano reflektor.

— zabudowano noki pomostu nawigacyjnego, z przodu zamontowano na nich po trzy okna.

— na wysokości pomostu nawigacyjnego zwiększono ilość okien z dwóch do czterech.

— zamontowano prototypowy radar FuMG 39 G.

— zamontowano anteny radaru na szczycie stanowiska dalmierza 10,5 m.

— wymiana sześciu dział kalibru 88 mm na taką samą ilość dział 105 mm.

1939

— montaż dwóch działek 20 mm.

— demontaż dźwigu do podnoszenia wodnosamolotu za pomocą tzw. żagla.

Warto nadmienić, iż kolejna gruntowna przebudowa okrętu planowana była w czerwcu 1942 roku i zgodnie z harmonogramem miała trwać cały rok.

Admiral Scheer

1935

— montaż katapulty na nadbudówce rufowej za kominem, a przed stanowiskiem dalmierza 10,5 m.

— montaż dźwigu do podnoszenia wodnosamolotu na prawej i lewej burcie.

— montaż dźwigu do podnoszenia samolotu za pomocą tzw. żagla.

— demontaż dźwigu na prawej burcie.

1936

— montaż wyrzutników ciśnienia gazu za i przed wieżami dział kalibru 150 mm.

— montaż czterech tzw. Zielenweisergeräte.

— montaż dwóch sponsonów dla nocnych dalmierzy 3-metrowych (dalmierze torpedowe) po obu burtach na maszcie głównym na wysokości mostka dowodzenia.

1937

— zmiana kierunku opaski na herbie z napisem *Skagerrak*. Początkowo opaska z napisem przecinała herb od lewej górnej krawędzi do prawej dolnej, po zmianie — z lewej dolnej do prawej górnej.

1938

— przesunięcie anteny radiostacji z tylnej części marsa w kierunku rufy.

1939

— wymiana dźwigu na lewej burcie na nowy typ.

— wymiana sześciu dział kalibru 88 mm na sześć dział kalibru 105 mm.

— montaż na dalmierzu wieży dowodzenia stanowiska radaru FuMO 22 i anteny.

— okręt otrzymał nowe wodnosamoloty Arado 196.

— na wieży dowodzenia poniżej pomostów z reflektorami po obu bokach wybudowano podesty.

— zabudowano w $^2/_3$ noki pomostu admiralskiego, montując w nich po trzy okna.

— na stanowisku admiralskim wieży dowodzenia zmniejszono liczbę okien z pięciu do czterech.

1940

— wymiana radaru FuMO 22 na nowy typ FuMO 27.

— montaż anteny radaru na dalmierzu 10,5 m na szczycie masztu.

— wieżę dowodzenia ścięto nad mostkiem nawigacyjnym i zastąpiono masztem konstrukcji rurowej.

— na maszcie zamontowano powyżej pomostu admiralskiego podest, na którym zamocowano reflektor.

— zwiększono ilość okien na stanowisku admiralskim do ośmiu.

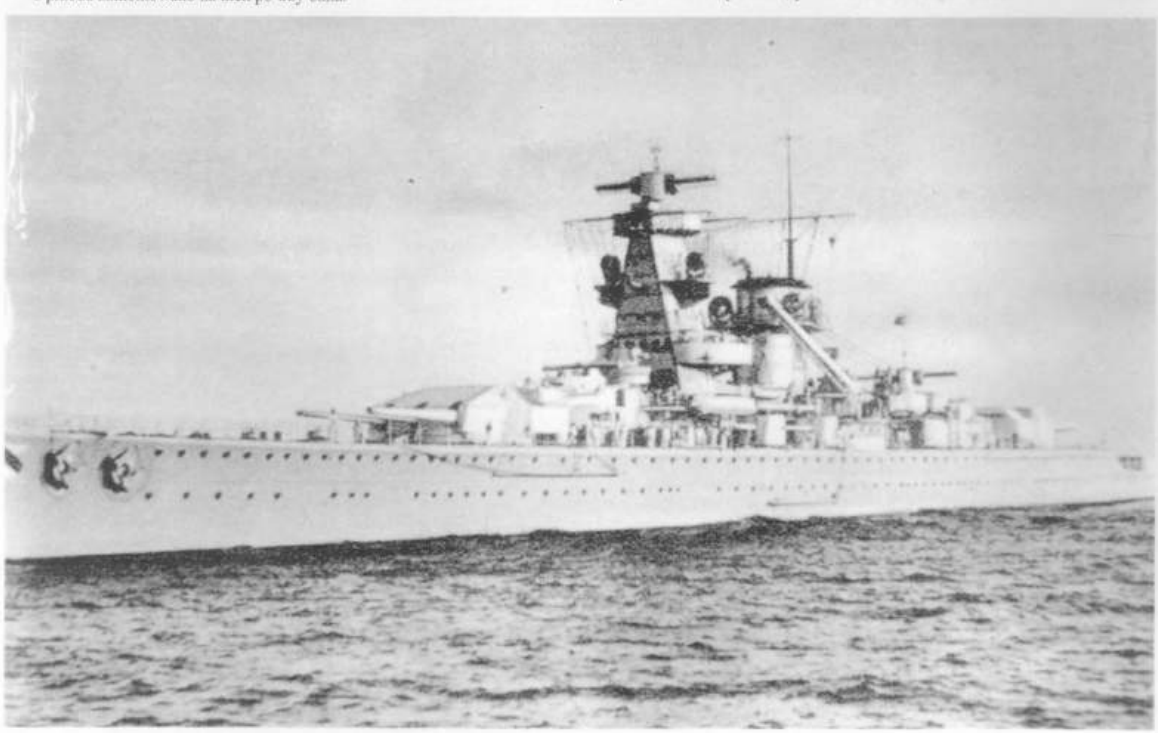
— zmiana kształtu dziobu, montaż tzw. stewy atlantyckiej, długość okrętu zwiększyła się o 1,9 m.

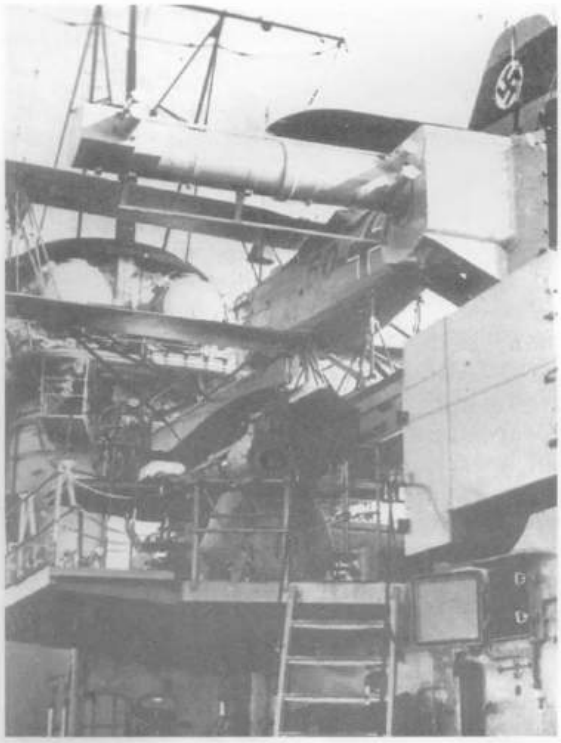
— nowe dwie kluzy kotwiczne (zamiast trzech) w części dziobowej zamontowano na styku pokładu z burtami.

— montaż falochronu w części dziobowej.

— montaż nowego wyższego masztu, który jednocześnie przesunięto o około 180 cm w kierunku rufy, tak, że wsporniki masztu dotykały komina.

Pancernik *Admiral Scheer* przed zmianą herbu, przełom 1936 i 1937 roku.





Admiral Scheer — **widok od rufy na katapultę z samolotem He 60.**

Podnoszenie łodzi komunikacyjnej na pokład *Admirala Scheer*.

— poszerzenie platformy wokół komina i masztu.
— montaż na kominie kołpaka, niższego niż na ***Deutschlandzie***, zachowano wierzchni pierścień.
— montaż dodatkowych zbiorników paliwa.
— montaż jednego działka kal. 2 cm na wieży „A".
— montaż jednego działka kal. 2 cm za wieżą „B".
— zlikwidowano herby okrętu i godło III Rzeszy na rufie okrętu.

1941

— montaż na rufowym dalmierzu stanowiska radaru FuMO 26 wraz z anteną.

1942

— demontaż przedniej platformy marsa.
— montaż czterech anten dipoli typu *Sumatra* urządzenia FuMB 4 i jednej *Timor* urządzenia FuMB 7.

1943

— podniesiono kołpak na kominie demontując pierścień wierzchni (kołpak jak na ***Deutschlandzie***).
— zmniejszono ilość zamontowanych na platformie reflektorów do trzech.

1944

— montaż sześciu dział kalibru 40 mm (6 x I) zamiast działek kalibru 37 mm.
— zwiększono ilość działek kalibru 20 mm do 24 sztuk (2 x I, 3 x II i 4 x IV).

W 1937 roku Kriegsmarine zleciła opracowanie projektu przebudowy okrętów klasy ***Deutschland***. Według opracowanych w latach 1937/38 kilku wariantów miano dokonać m.in. następujących posunięć:

1. zmiana uskoku pokładu rufowego tuż za wieżą „B" w jeden ciągły pokład, co miało zlikwidować zalewanie wyrzutni torpedowych,
2. zmiana kształtu dziobnicy,
3. zmniejszenie ilości dział średniej artylerii do dwóch po każdej burcie,
4. montaż podwójnych dział kalibru 127 mm po trzy zestawy na każdej burcie i jeden na końcu nowego pokładu rufowego, razem 14 dział,
5. wyposażenie w samoloty Fieseler Fi 156 *Storch*,
6. wzmocnienie artylerii plot.

Były to tylko niektóre z założeń. Ponadto rozważano jeszcze następujące możliwości:

1. wzmocnienie fundamentów silników głównych,
2. wyposażenie w urządzenia radarowe,
3. poprawienie systemu łączności radiowej,
4. modernizacja katapulty,
5. zmodernizowanie oświetlenia elektrycznego,
6. wzmocnienie ochrony artylerii przed odlamkami.

Na podstawie obliczeń ustalono, że dokonanie tych ulepszeń pociągnie za sobą zwiększenie masy na poszczególnych okrętach o:

Admiral Scheer	71,7 t,
Deutschland	71,2 t,
Admiral Graf Spee	76,7 t.

W toku dyskusji ustalono, że gruntowne przebudowy okrętów zostaną dokonane w następujących terminach:

Admiral Scheer	od stycznia 1941 roku do stycznia 1942 roku,
Admiral Graf Spee	od czerwca 1942 roku do czerwca 1943 roku,
Deutschland	od grudnia 1942 roku do grudnia 1943 roku.

Planowano też zwiększenie prędkości okrętów do 30 węzłów poprzez montaż nowych silników. Większości tych planów, na skutek niekorzystnego dla Niemców przebiegu wojny, nie zrealizowano.

ZAŁOGI OKRĘTÓW

W roku 1935 załoga pancernika ***Admiral Scheer*** liczyła etatowo 33 oficerów oraz 586 podoficerów i marynarzy, a od roku 1936 — 30 oficerów i od 921 do 1040 podoficerów i marynarzy. Podobnie było na siostrzanym ***Admiral Graf Spee***. Będąc okrętami flagowymi zabierały one dodatkowo 17 oficerów oraz 85 marynarzy.

Natomiast, jako okręt flagowy dowódcy zespołu pancerników ***Admiral Scheer*** zabierał dodatkowo do etatowego składu 13 oficerów i 59 marynarzy. Podczas wojny załoga uległa wzmocnieniu, głównie po zainstalowaniu dodatkowej artylerii plot. Załoga ***Admiral Scheer*** po oddaniu okrętu do służby w większości pochodziła z wycofanego starego pancernika ***Hessen***. Załogi obydwu okrętów podzielone były na dziesięć działów:

Dział I–IV — personel obsługujący artylerię ciężką i średnią.
Dział V–VI — personel obsługujący artylerię lekką i plot., a także obsługujący komory amunicyjne i podajniki amunicji oraz mechanicy artyleryjscy.
Dział VII — personel kwatermistrzowski, pisarze okrętowi, kucharze, stewardzi, krawcy, szewcy, kwatermistrze i inni.
Dział VIII — drużyny awaryjno-ratownicze.
Dział IX — personel nawigacyjny obejmujący: sterników, sygnalistów, radiotechników, radiooperatorów, hydroakustyków, radiotelegrafistów.
Dział X — personel obsługujący urządzenia napędowe i elektryczne.

Admiral Graf Spee **na redzie Spithead podczas parady floty z okazji koronacji króla Jerzego VI, lipiec 1937 roku.**

Dowódcami okrętów byli:

Admiral Graf Spee

16. 01.1936–30.09.1937	komandor Konrad Patzig
01.10.1937–30.09.1938	komandor Walter Warzecha
01.10.1938–17.12.1939	komandor Hans Langsdorff

Admiral Scheer

12.11.1934–21.09.1936	komandor Wilhelm Marschall
22.09.1936–30.10.1938	komandor Otto Ciliax
31.10.1938–24.10.1939	komandor Hans-Heinrich Wurmbach
31.10.1939–03.06.1941	komandor Theodor Krancke
12.06.1941–28.11.1942	komandor Wilhelm Meendsen-Bohlken
11.1942–01.1943	komandor porucznik Ernst Gruber
01.02.1943–04.04.1944	komandor Richard Rothe-Roth
04.1944–09.04.1945	komandor Ernst Thienemann

MALOWANIE OKRĘTÓW

Admiral Graf Spee

okres 1936

Po wejściu do służby kadłub okrętu od linii wodnej do krawędzi pokładu pomalowany był na kolor szary (grau), natomiast poniżej linii wodnej na kolor czerwony. Pas oddzielający część nawodną od podwodnej był koloru czarnego. Pokład w kolorze żółtym. Nadbudówki i wieże działowe pomalowano na kolor średnio-szary (mittelgrau). Kotwice, łańcuchy kotwiczne, polery, pierścień komina i maszt za kominem na kolor czarny. Łodzie posiadały herb okrętu.

działalność na wodach hiszpańskich

W okresie przebywania okrętu na wodach hiszpańskich wieże artylerii głównej otrzymały początkowo ciągnące się przez ściany boczne i tył wieży za dalmierzami oraz na części górnej na wysokości dalmierza pasy, składające się z trzech kolorów: czerwonego, białego i czarnego. Później pasy te umieszczono w części czołowej wieży tuż za lufami dział.

okres 1939

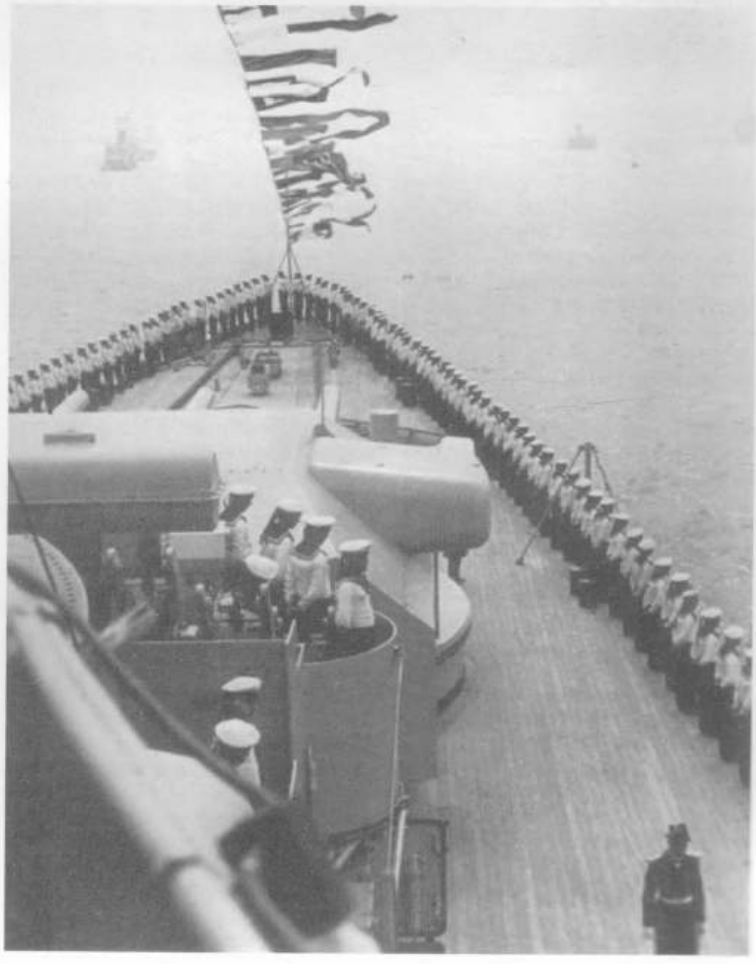
Przygotowując się do działalności korsarskiej tuż przed wybuchem wojny okręt pomalowano w następujący sposób:

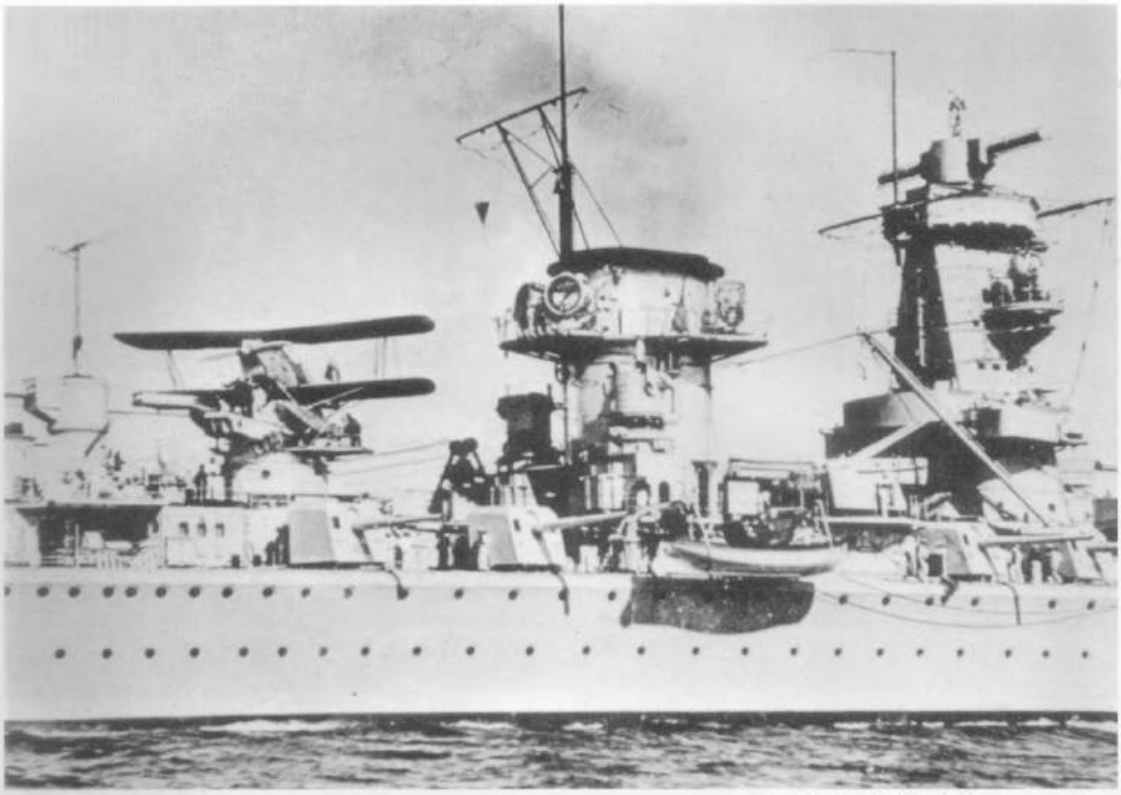
— kadłub powyżej lini wodnej: w części dziobowej do wieży „A" i od uskoku na rufie do końca rufy na kolor ciemnoszary. Tuż przy linii wodnej od dziobu na wysokości falochronu pomalowano łukowato na kolor biały część obu burt (łuk ten w najwyższej części sięgał pod pierwszą kluzę kotwiczną obu burt, co miało imitować odkosy piany wody jak gdyby okręt płynął pełną mocą maszyn). Drugi taki odkos koloru białego znajdował się przy linii wodnej na wysokości wieży „A" też po obu burtach. Reszta kadłuba pomalowana była na kolor szary. W części dziobowej wyraźnie odznaczał się zamalowany herb okrętu.

— pokład pomalowany był na kolor jasnożółty, tylko w części samego dziobu do kluz kotwicznych na kolor ciemnoszary.

— wieże artylerii głównej, nadbudówka dziobowa i komin pomalowane były w nieregularne plamy składające się z kolorów: ciemnoszarego, jasnoszarego i zielonego. Nadbudówka rufowa oraz działa artylerii plot. 105 mm pomalowane były na kolor jasnoszary. Pokłady nadbudówek rufowej i dziobowej na kolor piaskowy (sandbraun).

Rufa pancernika *Admiral Graf Spee* podczas rewii koronacyjnej na redzie Spithead.





Widok śródokręcia pancernika *Admiral Scheer* z wodnosamolotem He 60 ustawionym na katapulcie.

Admiral Scheer

okres 1935–1936

Po wejściu do służby kadłub okrętu od linii wodnej do krawędzi pokładu pomalowany był na kolor szary (grau), natomiast poniżej linii wodnej na kolor czerwony. Pas oddzielający część nawodną od podwodnej był koloru czarnego. Pokład w kolorze żółtym. Nadbudówki i wieże działowe pomalowano na kolor jasnoszary. Pokład nadbudówek w kolorze piaskowym. Kotwice, łańcuchy kotwiczne, polery, pierścień komina i maszt za kominem na kolor czarny. Łodzie posiadały herb okrętu.

działalność na wodach hiszpańskich

W okresie przebywania okrętu na wodach hiszpańskich wieże artylerii głównej otrzymały pasy, składające się z trzech kolorów: czerwony, biały i czarny. Pasy te umieszczono w części czołowej wieży tuż za lufami dział. Ponadto wieże dział artylerii średniej miały część górną wymalowaną na kolor czerwony.

okres 1941

Kadłub okrętu pomalowany został na kolor szary, pokład w kolorze jasnożółtym, pokłady nadbudówek dziobowej i rufowej pomalowane na kolor piaskowy. Nadbudówki, wieże artylerii, wyrzutnie torped pomalowane były na kolor jasnoszary z nieregularnymi plamami koloru zielonego. Dach wież „A" i „B" pomalowany na kolor czerwony. Kapa komina i pierścień wierzchni czarne. W części dziobowej na pokładzie głównym za kluzami kotwicznymi znajdował się czerwony pas ciągnący się od burty do burty, w środku którego znajdowało się białe koło ze swastyką koloru czarnego. Również na rufie za wyrzutniami torped na pokładzie rufowym znajdowało się koło koloru białego z czarną swastyką.

na wodach norweskich

Podczas pobytu w Norwegii ***Admiral Scheer*** pomalowany był w następujący sposób: kadłub okrętu od linii wodnej wzdłuż burty okrętu do wysokości falochronu na kolor jasnoszary, od falochronu do początku nadbudówki dziobowej na kolor ciemnoszarostalowy (dunkel–eisengrau). Pas ten sięgał lekkim skosem od falochronu do linii wodnej po czym zwężał się do połowy burt, aby pod kątem około 20° dojść do pokładu. Od niego na wysokość pierwszej wieży artylerii średniej kadłub pomalowany był na kolor szary.

Następnie przed kominem na burtach posiadał dwa stykające się nieregularne trójkąty, jeden dotykający wierzchołkiem linii wodnej i biegnący do połowy burt aby przejść pod lekkim skosem na wysokość bulajów bliżej linii wodnej i tam połączyć się z drugim trójkątem ciągnącym się pomiędzy dwiema wieżami artylerii średniej i skierowanym wierzchołkiem w dół do połowy burt. Oba pomalowane były na kolor ciemnoszarego żelaza. Dalsza część burt do końca komina pomalowana była na kolor ciemnoszary. Od końca komina do stanowiska rufowego dalmierza burty ponownie miały kolor ciemnoszarego żelaza; tym razem maskowanie przypominało trapez biegnący od linii wodnej pod kątami w kierunku dziobu i rufy. Potem ponownie burty wymalowane były na kolor ciemnoszary, aby od wieży „B" aż za wyrzutnie torped mieć kolor ciemnoszarego żelaza. Reszta rufy pomalowana była na kolor szary. Nadbudówka dziobowa pomalowana była w nieregularne plamy, składające się z kolorów szarego i ciemnoszarego. Podobnie wymalowany był komin. Wieże artylerii głównej i średniej miały dach w kolorze czerwonym. Ściany boczne w kolorze szarym. Tylko wieża III artylerii średniej i katapulta pomalowane były na kolor ciemnoszarego żelaza. Swastyki w części dziobowej zamalowane.

działalność na Bałtyku 1943/45

Podczas działalności na Bałtyku okręt pomalowany był na kolor szary.

KALENDARIUM OKRĘTU *ADMIRAL GRAF SPEE*

1932

23 sierpnia — stocznia Marinewerft w Wilhelmshaven otrzymuje zlecenie na budowę okrętu „Panzerschiff C".

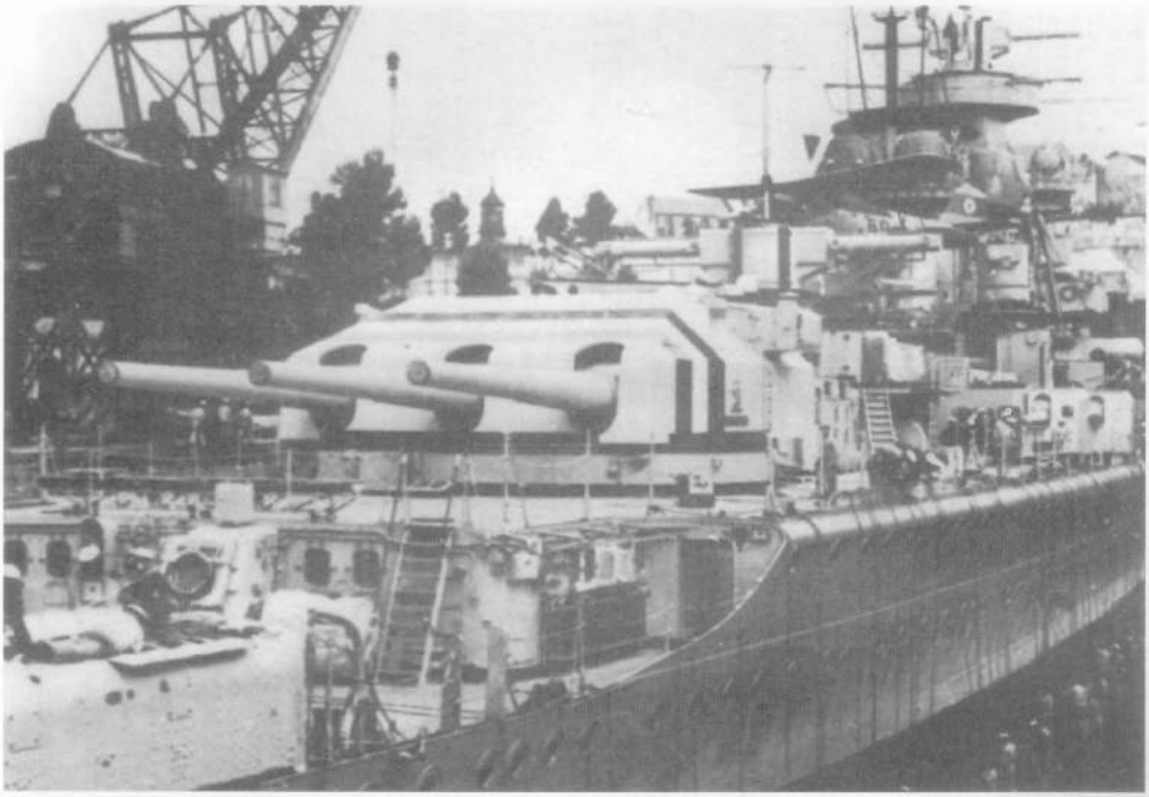
1 października — położenie stępki pod pancernik na pochylni II w/w stoczni.

1933

kwiecień — gotowe sekcje okrętu przeniesiono za pomocą dźwigu na równoległą pochylnię I, na której 1 kwietnia zwodowano „Panzerschiff B".

1934

30 czerwca — wodowanie okrętu w obecności głównodowodzącego Reichsmarine admirała E. Readera. Matką chrzestną okrętu została Huberta von Spee, córka wiceadmirała Maksymiliana von Spee. Na uroczystości wodowania byli obecni żyjący uratowani członkowie załóg zatopionych w 1914 r. krążowników pancernych ***Scharnhorst*** i ***Gneisenau*** oraz lek-



Rufowa wieża artylerii głównej pancernika *Admiral Scheer*. Widoczne są pasy identyfikacyjne, jakie okręt nosił podczas pobytu w Hiszpanii.

kich krążowników ***Leipzig*** i ***Nürnberg***, nad którymi dowództwo sprawował wiceadmirał von Spee. Po wodowaniu kadłub okrętu przeholowano do nabrzeża wyposażeniowego B 5.

1935

listopad–grudzień — próby stoczniowe pancernika przed przekazaniem do służby. Usuwanie zauważonych usterek.

1936

6 stycznia — wcielenie okrętu do służby.

luty — okręt kilkakrotnie przebywał na mili pomiarowej na wysokości Neukrug koło Pillau (Bałtyjsk), gdzie osiągnął prędkość 28,5 węzła przy wyporności 14.100 ton i mocy silników 53.600 KM.

9 maja — zakończenie prób wszystkich urządzeń okrętowych i szkolenia załogi. Pancernik został okrętem flagowym Kriegsmarine.

29 maja — udział okrętu w paradzie na redzie Kilonii z okazji odsłonięcia pomnika, poświęconego poległym w I wojnie światowej niemieckim marynarzom.

6 czerwca — ***Admiral Graf Spee*** wraz z bliźniaczymi ***Admiral Scheer*** i ***Deutschland*** wypłynął z Kilonii na ćwiczenia zespołowe. Rejs wiódł przez Kanał La Manche do Zatoki Biskajskiej, gdzie ***Admiral Graf Spee*** opuścił zespół i udał się na Wyspy Kanaryjskie, zawijając do Santa Cruz, a dwa pozostałe okręty skierowały się ku zachodnim wybrzeżom Wielkiej Brytanii.

26 czerwca — powrót do Wilhelmshaven.

20 sierpnia — ***Admiral Graf Spee*** wraz z krążownikami ***Leipzig*** i ***Nürnberg*** i sześcioma torpedowcami opuścił Wilhelmshaven i udał się do Hiszpanii w związku z toczącą się tam wojną domową. Jego zadaniem była obserwacja wydarzeń i ewakuacja obywateli Niemiec, Szwajcarii i Austrii. Bazą pancernika był port La Palma na Majorce. Całością sił dowodził kontradmirał von Fischel zaokrętowany na pancerniku.

9 października — powrót do Kiel.

14 grudnia — pancernik opuścił Wilhelmshaven i udał się na wody hiszpańskie wraz z krążownikiem ***Nürnberg***. Na okręcie znajdował się nowy dowódca sił niemieckich w Hiszpanii — kontradmirał Boehm.

1937

2 stycznia — ***Admiral Graf Spee*** zatrzymał pomiędzy Almerią a Malagą i obsadził załogą pryzową statek republikański s/s ***Aragon***. Ponieważ republikanie nie zwrócili zatrzymanego 26 grudnia 1936 r. statku s/s ***Palos*** bandery niemieckiej, mimo ultimatum niemieckiego, statek ten przekazano następnie nacjonalistom gen. Franco.

5–12 lutego — podczas ofensywy sił hiszpańsko-włoskich na Malagę ***Admiral Graf Spee*** i krążownik ***Köln*** wspomagane przez włoskie okręty podwodne ubezpieczały okręty nacjonalistów, ostrzeliwujące pozycje republikanów.

14 lutego — powrót okrętu do Kiel.

2 marca — ponowne wyjście z Wilhelmshaven do La Palma na Majorce.

6 maja — powrót okrętu do Kiel.

15–22 maja — ***Admiral Graf Spee*** wziął udział, reprezentując Kriegsmarine, we Fleet Coronation Review na redzie Spithead z okazji koronacji króla Wielkiej Brytanii Jerzego VI.

23 czerwca — pancernik wypłynął z Kiel i obrał kurs na wody hiszpańskie.

26 czerwca — spotkanie w Cadiz z siostrzanym pancernikiem ***Admiral Scheer***.

7 sierpnia — powrót do Kiel.

wrzesień — pancernik wziął udział w manewrach floty na Bałtyku.

18–20 września — ***Admiral Graf Spee*** odwiedził port Visby na szwedzkiej wyspie Gotland.

1–2 grudnia — pancernik odwiedził norweski port Kristiansand.

1938

7 lutego — pancernik opuścił Kiel i udał się na wody hiszpańskie.

18 lutego — okręt powrócił do Kiel z kontradmirałem von Fischelem, który przekazał dowództwo niemieckich sił morskich w Hiszpanii kontradmirałowi Marschallowi.

17 marca — kolizja pancernika z okrętem podwodnym **U 35**. Na ***Admirale Graf Spee*** uszkodzeniu uległa lewa śruba napędowa. Bardzo poważne uszkodzenia odniósł **U 35**.

20 marca–maj — remont w stoczni Deutsche Werke w Kiel, podczas którego dokonano nieznacznej przebudowy nadbudówki dziobowej. Zlikwidowano dwa podesty z reflektorami po obu stronach pomostu dowodzenia. Zamontowano natomiast, w przedniej części nadbudówki nad mostkiem admiralskim, podest z jednym reflektorem. Zabudowano wystające noki pomostu nawigacyjnego, zlikwidowano nadbudówkę między kominem a katapultą, w której mieściła się piekarnia okrętowa.

Widok od rufy pancernika *Admiral Graf Spee* podczas odcumowania.

29 czerwca–9 lipca — ***Admiral Graf Spee*** odbył rejs szkoleniowy na wody norweskie.

22 sierpnia — okręt wraz z wieloma innymi wziął udział w wielkiej paradzie Kriegsmarine na redzie Kilonii z okazji wodowania ciężkiego krążownika ***Prinz Eugen*** i wizyty z tej okazji regenta Węgier, admirała Horthy'ego.

6 października — ***Admiral Graf Spee*** w eskorcie niszczycieli ***Paul Jacobi***, ***Theodor Riedel*** i ***Hans Schoemann*** opuścił Kiel i udał się w rejs na Atlantyk w związku z zaostrzeniem się sytuacji międzynarodowej. Trasa rejsu wiodła na północ wokół Wysp Brytyjskich, a następnie na Morze Irlandzkie.

9 października — okręty pobrały paliwo i zaopatrzenie z zaopatrzeniowca ***Dithmarschen***. Wyjście okrętów na Atlantyk.

15 października — okręty odwiedziły port Vigo w Hiszpanii i Tanger w Maroku.

23 października — ***Admiral Graf Spee*** stanął na kotwicy na redzie Kiel.

31 października — pancernik wizytował dowódca floty admirał Carls.

10–24 listopada — rejs szkoleniowy na Atlantyk. Okręt w drodze powrotnej do Niemiec odwiedził port hiszpański Portugalente koło Bilbao.

grudzień — na pancerniku zamontowano prototyp radaru „De-Te" (Dezimeter Telegraphie lub Seetakt).

1939

1 stycznia — stałą bazą okrętu został wyznaczony port w Wilhelmshaven.

19 marca — pancernik wszedł w skład floty, mającej dokonać zajęcia litewskiej Kłajpedy (Memel).

21 marca — po południu flota, składająca się z trzech pancerników, trzech lekkich krążowników, niszczycieli, torpedowców i trałowców, opuściła Stettin (Szczecin) i Swinemünde (Świnoujście) i skierowała się do Memel (Kłajpeda).

23 marca — ***Admiral Graf Spee*** rzucił kotwice na redzie Memel.

28 marca — powrót okrętu do Niemiec.

17 kwietnia — ***Admiral Graf Spee*** z lekkimi krążownikami ***Köln***, ***Leipzig*** i ***Nürnberg*** oraz pierwszym i trzecim dywizjonem niszczycieli, a także flotyllą okrętów podwodnych (15 okrętów) i okrętem bazą ***Erwin Wassner***, wziął udział w manewrach floty na Atlantyku, a następnie odwiedził porty hiszpańskie: Malaga, Granada, Vigo i stolicę Portugalii, Lizbonę. W trakcie powrotu do Niemiec do zespołu dołączył pancernik ***Deutschland***, kończący cykl ćwiczeń.

16 maja — okręt zacumował w Wilhelmshaven.

29–31 maja — pancerniki ***Admiral Graf Spee*** i ***Admiral Scheer*** wzięły udział w honorowej eskorcie statków, wiozących z Hiszpanii do Niemiec żołnierzy Legionu Condor.

20/21 sierpnia — ***Admiral Graf Spee*** opuścił Wilhelmshaven i udał się na Atlantyk.

23 sierpnia — pancernik przeszedł pomiędzy Wyspami Owczymi i Islandią.

25 sierpnia — zmiana kursu na południowy.

26 sierpnia — zmiana kursu na zachodni.

30 sierpnia — ***Admiral Graf Spee*** minął Wyspy Azorskie; na okręcie wynikły problemy z systemem chłodzenia.

31 sierpnia — na okręcie odebrano depeszę, w której informowano o planowanym ataku w dniu 1 września na Polskę i że atak na jakikolwiek okręt wojenny jest dopuszczalny w wypadku ataku ze strony nieprzyjacielskiego okrętu. Wieczorem ogłoszono pogotowie bojowe.

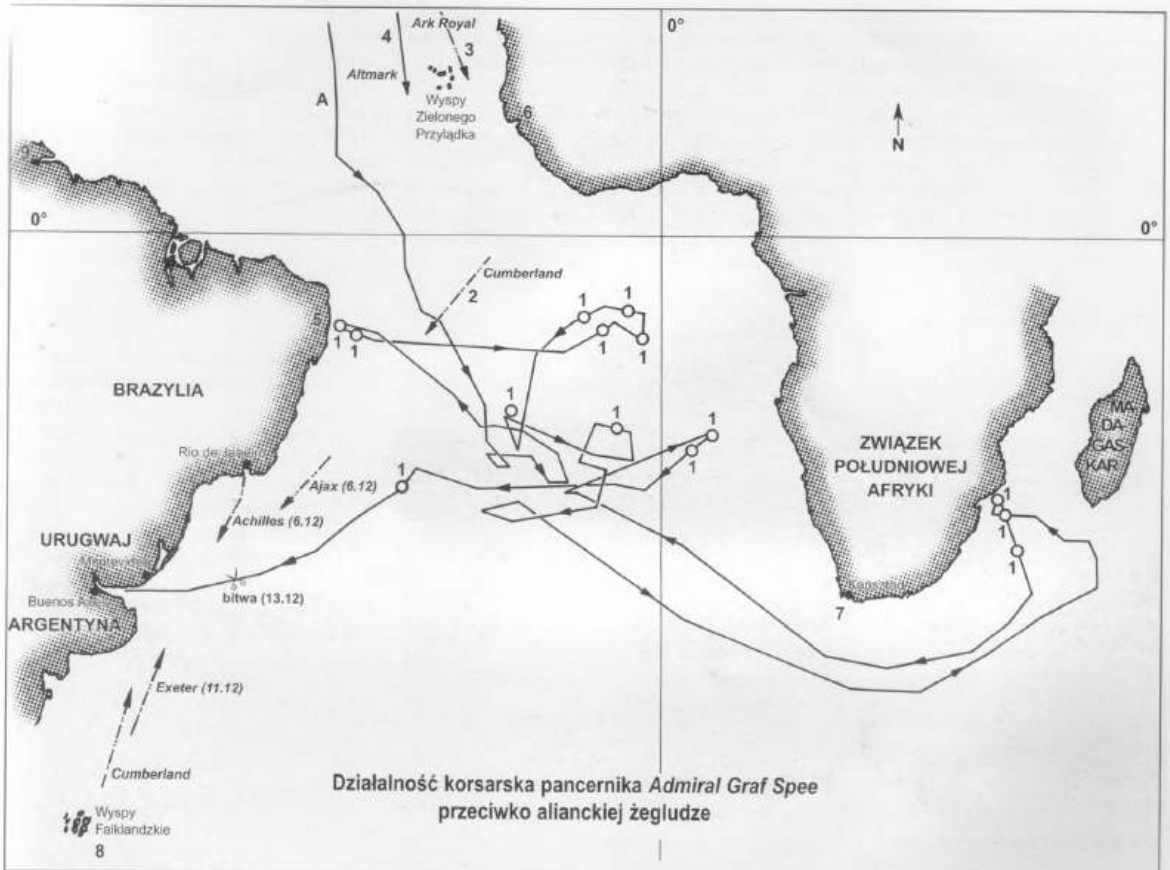
1 września — rano ***Admiral Graf Spee*** spotkał się ze zbiornikowcem ***Altmark***[1], od którego pobrał paliwo i zaopatrzenie. Jednostki miały rozkaz zachowania bezwzględnej ciszy radiowej, natomiast prowadzono nasłuch okrętów brytyjskich w eterze.

2 września — obydwie jednostki pozostawały w dryfie, oczekując na rozwój wydarzeń.

3 września — około godz.12.00 dowódca pancernika otrzymał informację o wypowiedzeniu wojny przez Wielką Brytanię i rozkaz udania się wraz z ***Altmarkiem*** w rejon działania, który znajdował się pomiędzy 5° i 10°N oraz 25° i 35°W. O godz. 17.00 odebrano depeszę o przystąpieniu Francji do wojny. Po otrzymaniu depesz dowódca, komandor Langsdorf, odczytał je przed załogą zgromadzoną na rufie okrętu.

5 września — na pancernik dotarła kolejna depesza, w której informowano dowódcę o wstrzymaniu działań przeciwko statkom brytyjskim oraz francuskim aż do odwołania i nakazywano okrętowi udanie się w rejon wyczekiwania, który wyznaczony został w trójkącie ograniczonym punktami o współrzęd-

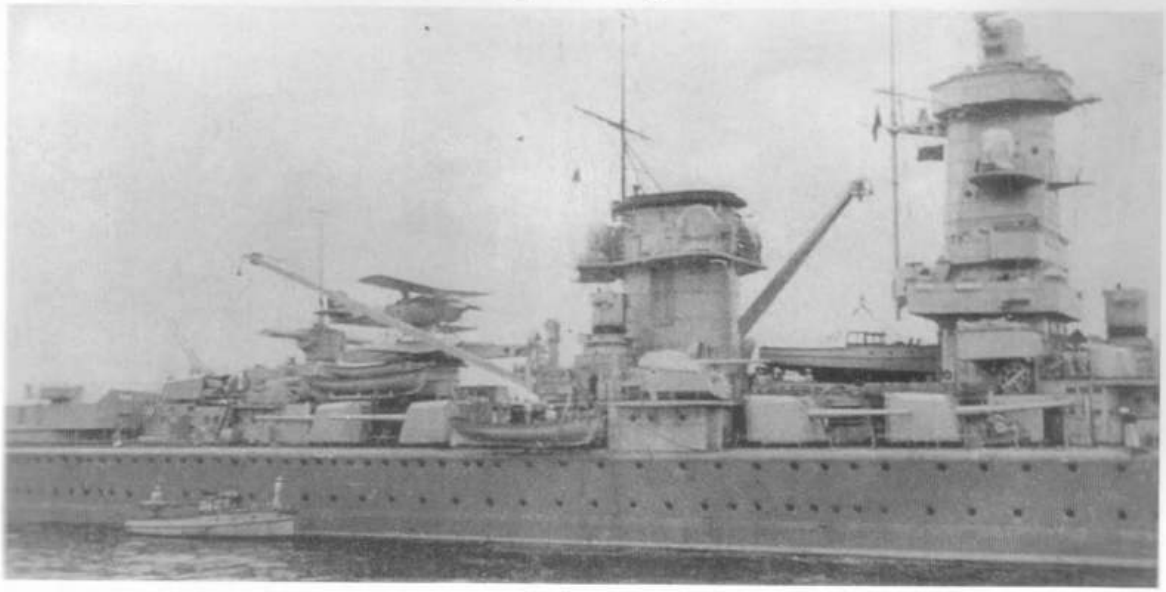
1. M/s *Altmark* został zbudowany w 1937 r. w stoczni Howaldtswerke, Kiel, jako okręt zaopatrzeniowy Kriegsmarine. Jego dane techniczne: pojemność brutto — 10.850 RT, wymiary — 175 x 22 x 8,75 m. Napęd stanowiły cztery silniki spalinowe firmy MAN o łącznej mocy 21.400 KM, prędkość — 20,9 w, dwie śruby, załoga: 133 ludzi. Statek zaopatrywał okręty w paliwo (benzyna, olej napędowy), oleje silnikowe, części zapasowe, prowiant i amunicję.



A Kurs pancernika *Admiral Graf Spee*

1. Miejsca zatopień i zdobycia statków handlowych
2. Miejsce przecięcia kursu pancernika przez ciężki krążownik *Cumberland* (11 września 1939)
3. Pozycja i kurs lotniskowca *Ark Royal* (6 października)
4. Kurs statku zaopatrzeniowego *Altmark* (6 października)
5. Brytyjskie siły Force K na wyjściu z Pernambuco (5 października)
6. Brytyjskie siły Force M na wyjściu z Dakaru (15 października)
7. Wyjście sił Force H i Force K na poszukiwania (3 grudnia)
8. Wyjście sił Force G z Wysp Falklandzkich na poszukiwania (15 października)
9. Wyjście sił Force F i Force N z Indii Zachodnich na poszukiwania (15 października)

Widok na śródokręcie pancernika *Admiral Graf Spee*. Na katapulcie widoczny jest wodnosamolot He 60.



Powyżej: Widok na śródokręcie pancernika *Admiral Scheer*, 1936 rok.

Poniżej: Pancernik *Admiral Graf Spee* podczas przejścia Kanału Kilońskiego w 1939 roku.

nych: 11°S i 21°W, 20°S i 25°W oraz 26°S i 7°W. Okręt zmienił kurs i udał się na południe w rejon Trinidadu.

7 września — na pancernik dotarła wiadomość o zauważeniu w rejonie wybrzeży Brazylii brytyjskiego krążownika ***Ajax***.

8 września — ***Admiral Graf Spee*** przepłynął równik. Na okręcie odbył się chrzest morski.

10 września — pancernik i zbiornikowiec przybyły w wyznaczony rejon wyczekiwania.

11 września — rano załoga patrolującego wodnosamolotu pancernika dostrzegła brytyjski krążownik, którego obserwatorzy nie zauważyli wodnosamolotu. Po wodowaniu i podniesieniu wodnosamolotu ***Admiral Graf Spee*** uruchomił silniki i odpłynął, zmieniając kierunek, w celu uniknięcia wykrycia[2].

25 września — dowódca pancernika podjął decyzję o pierwszym uderzeniu na statki wroga w okolicach wybrzeża Brazylii.

27 września — dowódca pancernika otrzymał zgodę na rozpoczęcie działań przeciw flocie angielskiej i francuskiej.

30 września — około południa w pozycji 9°05'S i 34°05'W pancernik napotkał brytyjski frachtowiec s/s ***Clement*** (5051 BRT), płynący z Pernambuco, a należący do armatora Booth Linie z Liverpoolu. Statek został ostrzelany kilkakrotnie przez wodnosamolot pancernika. Po opuszczeniu statku przez załogę, pancernik wystrzelił w jego kierunku dwie torpedy, które jednak chybiły. Ostrzelany przez artylerię 15 cm statek nadal nie tonął, wobec czego zatopiono go ogniem ciężkiej artylerii. Do niewoli wzięto kapitana statku i mechanika. O losie pozostałej załogi, znajdującej się w szalupach, dowódca pancernika powiadomił brazylijską stację brzegową w Pernambuco, podając się za pancernik ***Admiral Scheer*** (okręt posiadał na rufie tablicę z nazwą ***Admiral Scheer***) prosząc o ratunek dla niej. Wieczorem napotkano statek bandery greckiej s/s ***Papalemos*** (5705 BRT), na który przeokrętowano kapitana i mechanika z ***Clementa***. Po zatopieniu ***Clementa*** pancernik zmienił kurs, udając się w rejon Kapsztadu. Informacje przekazane przez załogę brytyjskiego

2. Był to ciężki krążownik *Cumberland* uzbrojony w osiem dział 203 mm, osiągający prędkość 31 węzłów.

3. Według kodu admiralicji brytyjskiej sygnał „RRR" oznaczał atak przez nieprzyjacielski okręt nadwodny, natomiast „SSS" atak przez okręt podwodny. Sygnał „SOS" odebrano na brytyjskim krążowniku *Cumberland*, lecz dowódca okrętu nie powiadomił admiralicji.

4. Sygnał ten odebrała załoga statku bandery brytyjskiej *Llanstephan Castle* i przekazała do bazy we Freetown.

frachtowca o działaniu korsarza spowodowały utworzenie kilku grup poszukujących, złożonych z okrętów brytyjskich i francuskich.

5 października — w pozycji 9°24'S i 6°26'W pancernik napotkał brytyjski statek s/s ***Newton Beech*** (4651 BRT) wiozący kukurydzę z Kapsztadu do Freetown. Radiostacja statku zdołała nadać sygnał radiowy, lecz zamiast liter „RRR" nadano „SOS". Po opanowaniu statku przez załogę pryzową pancernika, podążył on za okrętem niemieckim. Na frachtowcu podczas przeszukiwania znaleziono wiele dokumentów i poufnych książek, między innymi o postępowaniu radiowym w wypadku spotkania niemieckiego korsarza. Radiostację z frachtowca zdemontowano i zainstalowano na pancerniku.

7 października — ***Admiral Graf Spee*** w pozycji 9°00'S i 3°00W przechwycił kolejny brytyjski statek s/s ***Ashlea*** (4222 BRT) z ładunkiem cukru. Po przeokrętowaniu załogi z zatrzymanego statku na frachtowiec ***Newton Beech***, frachtowiec zatopiono ogniem średniej artylerii. Pod wieczór załogi statków, więzione na podążającym za pancernikiem frachtowcu, przeokrętowano na pancernik, a ***Newton Beech*** zatopiono.

10 października — w godzinach wieczornych pancernik zatrzymał w pozycji 8°13'S i 8°28'W brytyjski statek s/s ***Huntsman*** (8000 BRT), należący do armatora z Liverpoolu płynący z Kalkuty do Anglii. Statek obsadzono załogą pryzową i frachtowiec podążył za pancernikem. Wkrótce z pancernika nadano sygnał mający zmylić Brytyjczyków, podszywając się pod s/s ***Newton Beach*** i informując o storpedowaniu frachtowca przez okręt podwodny.

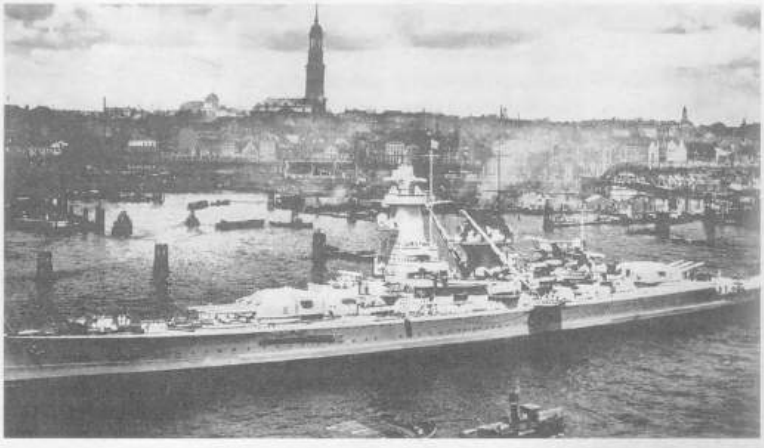
11 października — w celu upodobnienia się do okrętów alianckich na pancerniku ustawiono makietę drugiej wieży artyleryjskiej od strony dziobu.

14 października — w godzinach rannych ***Admiral Graf Spee*** spotkał się ze swoim statkiem zaopatrzeniowym ***Altmark***, i po zatankowaniu paliwa i zapasów, przeokrętowano załogi zatopionych statków na zbiornikowiec. Na pancerniku pozostawiono kapitanów statków, starszych oficerów i mechaników oraz radiooficerów.

17 października — pod wieczór przy pomocy ładunków wybuchowych zatopiono s/s ***Hunstman***.

22 października — patrolujący wodnosamolot z pancernika zauważył samotny statek. Po otrzymaniu meldunku ***Admiral Graf Spee*** ruszył w jego kierunku. Około południa w pozycji 19°40'S i 4°02E ***Admiral Graf Spee***, udając francuski okręt wojenny, nakazał zatrzymać się brytyjskiemu statkowi m/s ***Trevanion*** (5291 RT), gdyż to on był statkiem wypatrzonym przez wodnosamolot Arado, i nie używać radia. Jednak radiooficer zdołał, mimo ostrzału z karabinów maszynowych, nadać sygnał „RRR". Lekko ranni zostali: kapitan statku i radiooficer. Statek opanowała niemiecka załoga pryzowa i po przeszukaniu został on zatopiony.

28 października — kolejne spotkanie z ***Altmarkiem***. Po uzupełnieniu zapasów na zbiornikowiec przeokrętowano załogi zatopionych wcześniej statków. Wieczorem dowódca pancernika otrzymał depeszę z rozkazem udania się na wody Oceanu Indyjskiego.



Pancerniki *Admiral Graf Spee* (na zdjęciu powyżej) i *Admiral Scheer* (poniżej) podczas pobytu w Hamburgu z okazji wodowania pancernika *Bismarck*, 14 lutego 1939 roku.

Powyżej: Pancernik *Admiral Graf Spee* po powrocie z honorowej asysty statku wiozącego lotników Legionu Condor z Hiszpanii do kraju. Na pierwszym planie U 14 (typ II B).

Poniżej: *Admiral Graf Spee* na wzburzonych wodach Atlantyku.

3 listopada — pancernik minął Przylądek Dobrej Nadziei.

8–14 listopada — ***Admiral Graf Spee*** przeszukiwał obszar na południe od Madagaskaru aż do wejścia do Kanału Mozambickiego. W międzyczasie 9 listopada uszkodzeniu na skutek sztormu uległ silnik wodnosamolotu, co wyeliminowało go z użycia, zmniejszając zasięg rozpoznania okrętu.

15 listopada — w pozycji 24°48'S i 35°01'E pancernik napotkał kolejny brytyjski statek m/s ***Africa Shell*** (706 BRT), należący do Shell Company of East Africa. Po zatrzymaniu statku, do niewoli wzięto kapitana statku — reszta załogi odpłynęła w szalupach do pobliskiego lądu. Podczas akcji pancernik nosił tablicę z nazwą ***Admiral Scheer***. Zdobyty zbiornikowiec zatopiono.

16 listopada — załoga pryzowa pancernika zatrzymała statek bandery holenderskiej s/s ***Mapia*** i po sprawdzeniu ładunku i dokumentów statek zwolniono. Tu również pancernik występował pod nazwą ***Admiral Scheer***.

26 listopada — spotkanie z ***Altmarkiem*** w pozycji 25°00'S i 9°58'E. Pancernik pobrał 2,5 t paliwa i zaopatrzenie. Na pancerniku znów zamontowano atrapę wieży artylerii i drugi komin, upodobniając się do brytyjskich pancerników typu ***Renown***. Kmdr. Langsdorf postanowił powrócić w rejon wybrzeża Brazylii.

1 grudnia — pancernik przebywał w okolicach Wyspy Św. Heleny. Naprawiono w końcu wodnosamolot, który rozpoczął loty rozpoznawcze.

2 grudnia — około godz. 13.00 ***Admiral Graf Spee*** napotkał brytyjski frachtowiec s/s ***Doric Star*** (10.085 BRT), płynący z Nowej Zelandii do Anglii, należący do Blue Star Line, i ostrzelał go z dział artylerii 10,5 cm. Mimo to statek zdążył nadać sygnał „RRR". Po opanowaniu statku przez załogę pryzową przeokrętowanio załogę na pancernik. Ponieważ z patrolu nie powrócił Arado, postanowiono zatopić pryz zabierając przedtem między innymi 19 srebrnych niedźwiedzi z ładunku statku. W rezultacie ***Doric Star*** został zatopiony torpedą i ogniem artylerii, a pancernik rozpoczął poszukiwania wodnosamolotu, który, jak się okazało, musiał wodować na oceanie. Po kilkugodzinnych poszukiwaniach pancernik odnalazł wodnosamolot, który podniesiono na pokład.

3 grudnia — rano około godz. 04.30 ***Admiral Graf Spee***, płynąc pod francuską banderą, wypatrzył brytyjski statek s/s ***Tairoa*** (7983 BRT), należący do armatora Furbess Withy & Co. Po podniesieniu bandery Kriegsmarine na pancerniku, radiooperator frachtowca rozpoczął nadawanie sygnału „RRR"[5]. Pancernik otworzył ogień z dział artylerii płot. 3,7 cm. Na skutek ostrzału rannych zostało pięciu marynarzy frachtowca, w tym trzech ciężko. Po opanowaniu statku przez oddział pryzowy i sprawdzeniu ładunku został on zatopiony.

6 grudnia — w południe pancernik spotkał się w pozycji 24°27'S i 19°45'W ze swoim statkiem zaopatrzeniowym m/s ***Altmark***. Po pobraniu paliwa i innych zapasów przeokrętowano jeńców z zatopionych statków na ***Altmarka***, pozostawiając na pancerniku 29 oficerów z zatopionych załóg. W nocy na pancerniku przeprowadzono kilkugodzinne ćwiczenia, głównie w walce nocnej przy pomocy reflektorów, a także ćwiczenia obsługi dalmierzy i central kierowania ogniem na dużych zasięgach. Na okręt dotarła informacja od Dowództwa Operacji Morskich o znajdujących się w rejonie pancernika brytyjskich krążownikach ***Exeter***, ***Cumberland***, ***Ajax*** i ***Achilles***[6]. Dowódca pancernika postanowił skierować się w rejon La Płata, a następnie okrążyć Przylądek Horn i przejść na Pacyfik.

7 grudnia — około godz. 18.00 obserwatorzy na pancerniku zauważyli kolejny statek, którym okazał się brytyjski frachtowiec s/s ***Streonshalm*** (3895 BRT), należący do armatora Harwood Steamship Co. Po zatrzymaniu statku, sprawdzeniu ładunków i zabraniu załogi na pancernik, statek zatopiono w pozycji 25°01'S i 27°50'W. Na statku znaleziono liczne dokumenty, informujące o ruchach brytyjskich statków. Natrafiono też w gazecie na zdjęcie krążownika ***Cumberland*** w nowym kamuflażu.

11 grudnia — wodnosamolot okrętu ponownie uległ uszkodzeniu.

13 grudnia — w wyniku splotu okoliczności rozpoczyna się bój, który do historii przeszedł jako bitwa pod La Płata. Jego opis znajdzie Czytelnik w III części opracowania o pancernikach kieszonkowych.

5 Ten sygnał alarmowy, jak i ze statku *Doric Star*, został odebrany przez brytyjski statek *Port Chalmer* i przekazany do Londynu, jak i do Freetown, skąd informację otrzymał komodor Harwood, dowódca zespołu krążowników, operujących u wybrzeży Ameryki Płd.

6 Krążowniki lekkie — *Ajaks*, należący do Royal Navy i *Achilles*, będący w służbie marynarki nowozelandzkiej, zostały zbudowane: *Ajaks* w 1933, a *Achilles* w 1935 r. w stoczni Vickers Armstrong. Ich dane techniczne były następujące:
wyporność pełna — 9000 ts, długość — 169 m, szerokość — 17 m, zanurzenie — 6,1 m, moc maszyn 72.000 KM, prędkość — 32,5 w; uzbrojenie: 8 x 152 mm, 8 x 102 mm, 8 x 20 mm i 8 wt. 533 mm. Natomiast *Exeter* zbudowany został w 1930 r. w Devenport; wyporność pełna: 10.940 ts, długość — 175,3 m, szerokość — 17,7 m, zanurzenie — 6,4 m, moc maszyn — 80.000 KM, prędkość — 32,2 w; uzbrojenie: 6 x 203 mm, 8 x 102 mm, 8 x 40 mm i 6 wt. 533 mm.

KALENDARIUM OKRĘTU *ADMIRAL SCHEER*

1931

luty — stocznia Marinewerft w Wilhelmshaven otrzymała zlecenie na budowę okrętu nazywanego „Panzerschiff B" lub ***Ersatz Lothringen***. Miała to być 123 jednostka wybudowana przez tę stocznię.

25 czerwca — na pochylni Nr II w/w stoczni położono stępkę okrętu.

1932

listopad — kadłub okrętu jest gotowy w 80%.

1933

1 kwietnia — uroczyste wodowanie okrętu, któremu nadano nazwę ***Admiral Scheer***. Matką chrzestną okrętu została Marianne Besserer, córka admirała Scheer'a. W uroczystości udział wzięli: szef Kierownictwa Marynarki Wojennej admirał Reader i wyżsi oficerowie byłej Kaiserliche Marine, jak również Reichsmarine.

1934

marzec — przeprowadzono pierwsze próby okrętu u ujścia rzeki Jade.

12 listopada — przekazanie okrętu do służby pod dowództwem kmdr. Wilhelma Marschalla; załogę okrętu stanowił w większości były personel wycofanego w tym samym dniu pancernika ***Hessen***.

3–6 grudnia — pancernik przeszedł podstawowe próby maszyn, a później do 12 grudnia ćwiczono strzelania artyleryjskie.

13 grudnia — inspekcja okrętu, której dokonał głównodowodzący okrętami liniowymi — kontradmirał R. Carls.

14 grudnia — okręt wizytował kanclerz A. Hitler w asyście adm. Readera.

20 grudnia — przygotowania okrętu do kolejnych prób morskich.

1935

styczeń–luty — okręt przechodził intensywne próby silników głównych, artylerii ciężkiej, średniej i plot. Odbył też szereg ćwiczeń i szkoleń załogi celem osiągnięcia pełnej gotowości bojowej. Przeprowadzono również ćwiczenia w manewrowaniu okrętem i odbyto próby strzelań artyleryjskich i torpedowych. 22 i 23 stycznia przeprowadzono próby prędkości na mili pomiarowej na wodach Zatoki Gdańskiej.

marzec — usuwanie zauważonych usterek na okręcie. W połowie marca pancernik przebywał w rejonie Pillau (Bałtyjsk) — Königsberg (Kaliningrad). Przeprowadzono próby szybkości na mili pomiarowej koło Neukrug, gdzie okręt osiągnął prędkość 29 węzłów. Ze względu na zbyt duże zanurzenie okręt nie mógł wejść do portu Königsberg.

18 kwietnia — oficjalne wcielenie okrętu do służby i podporządkowanie go dowódcy okrętów liniowych.

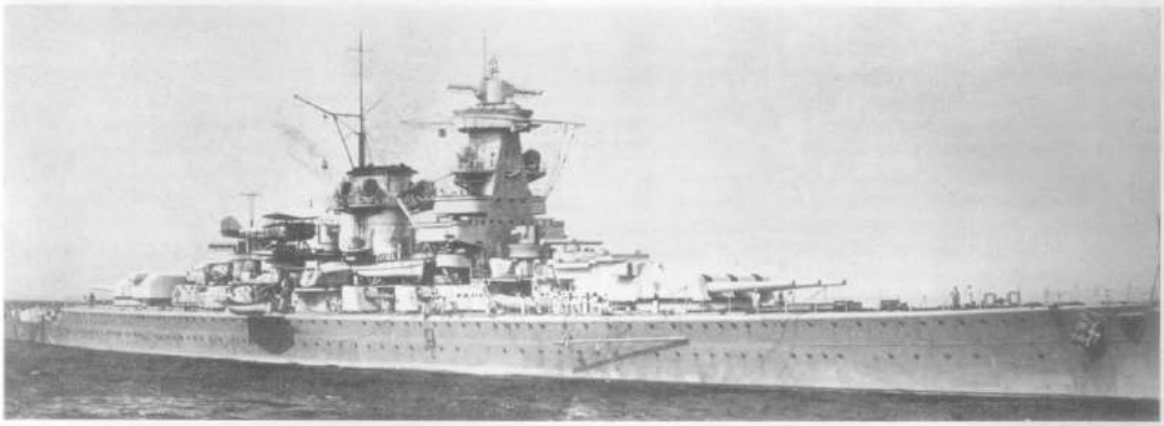
maj — pancernik nadal przeprowadzał ćwiczenia w sprawności bojowej załogi oraz intesywne próby silników głównych i pomocniczych jak i urządzeń okrętowych. W dniach 30 maj–2 czerwiec okręt wziął udział w obchodach rocznicy bitwy pod Skagerrakiem w porcie Stettin (Szczecin). Na okręcie przebywał w tych dniach dowódca floty admirał Foester. W tym czasie okręt zwiedziło 10 tys. osób.

czerwiec — ***Admiral Scheer*** wziął udział w tzw. tygodniu marynarki odbywającym się w Kiel (Kilonia). W ciągu czterech dni okręt odwiedziło blisko 38 tys. ludzi, w tym kanclerz Rzeszy A. Hitler, jego zastępca R. Hess i dowódca marynarki admirał Reader. Zamontowano na pancerniku za kominem katapultę wodnosamolotu oraz dźwig do jego obsługi. Na wyposażenie ***Admiral Scheer*** otrzymał dwa wodnosamoloty typu Heinkel He 60.

lipiec/sierpień — pancernik odbył szereg dalszych ćwiczeń bojowych.

30 sierpnia — ***Admiral Scheer*** przybył z oficjalną wizytą do portu Danzig (Gdańsk) na zaproszenie Senatu Wolnego Miasta Gdańska.

1 września — pancernik wypłynął z portu Danzig (Gdańsk) i udał się z powrotem do bazy w Kiel.



Powyżej: *Admiral Scheer* po modernizacji pomostu dowodzenia, połowa 1939 roku. Widoczny jest wodnosamolot He 60 z numerem 60+D91.

Poniżej: *Admiral Graf Spee* przed modernizacją. Widoczne są charakterystyczne pomosty reflektorowe po obu stronach nadbudówki.

Pancernik *Admiral Scheer* w ujęciu od lewej burty, wykonanym w połowie 1939 roku.

19 października — ***Admiral Scheer*** udał się w swój pierwszy oceaniczny rejs na Ocean Atlantycki, odwiedzając porty Funchal i Madera na Majorce.

7 listopada — podczas silnego sztormu na wysokości Amrum Bank koło Helgolandu pancernik odebrał sygnał „SOS" francuskiego frachtowca, któremu gwałtowna fala uszkodziła prawą burtę. Jednak statek zdołał dokonać zwrotu i dopłynąć na redę portu Cuxhaven, więc pancernik podążył do Wilhelmshaven.

9 listopada — okręt zacumował w Wilhelmshaven.

grudzień — demontaż dźwigu obsługującego samolot, znajdującego się na prawej burcie.

1936

styczeń–maj — okręt przeprowadził liczne próby i ćwiczenia.

29–31 maja — udział w paradzie floty na redzie Kiel z okazji rocznicy Bitwy Jutlandzkiej. Podczas uroczystości nastąpiło odsłonięcie pomnika poświęconego niemieckim marynarzom poległym w latach 1914–1918.

W dniach 30 maja–2 lipca ***Admiral Scheer*** pełnił funkcję okrętu flagowego d-cy floty admirała Foestera.

6 czerwca — ***Admiral Scheer*** wraz z bliźniaczymi okrętami ***Deutschland*** i ***Admiral Graf Spee*** wypłynął z Kilonii na ćwiczenia zespołowe. Rejs wiódł przez Kanał La Manche do Zatoki Biskajskiej, gdzie ***Admiral Graf Spee*** opuścił zespół i udał się na Wyspy Kanaryjskie, a dwa pozostałe okręty skierowały się ku zachodnim wybrzeżom Anglii. Po opłynięciu Szkocji ***Admiral Scheer*** i ***Deutschland*** powróciły na Morze Północne.

23–29 czerwca — ***Admiral Scheer*** przebywał z oficjalną wizytą w Sztokholmie, gdzie pancernik wizytował król Szwecji Gustav Adolf V.

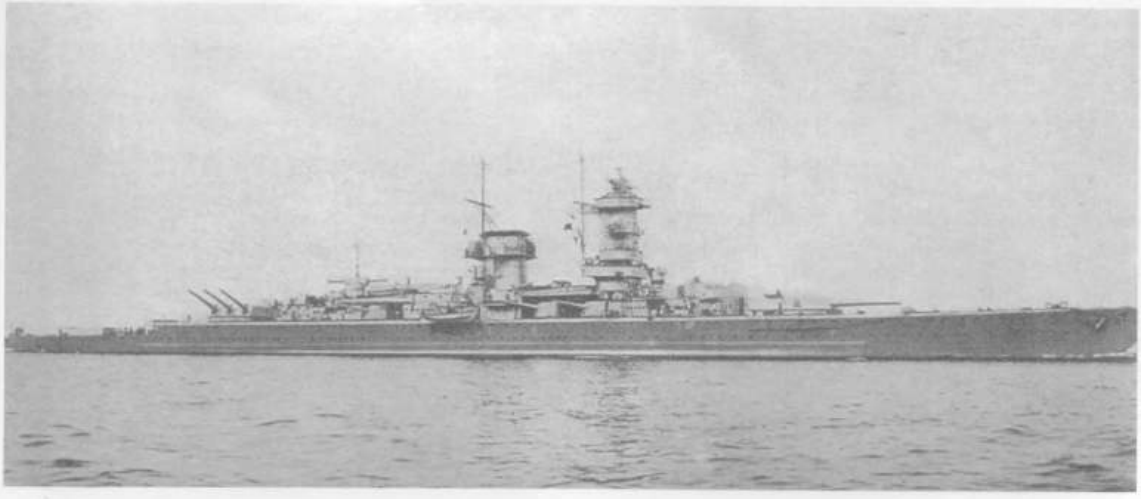
2 lipca — pancernik zacumował w Kiel, okręt opuścił admirał Foester.

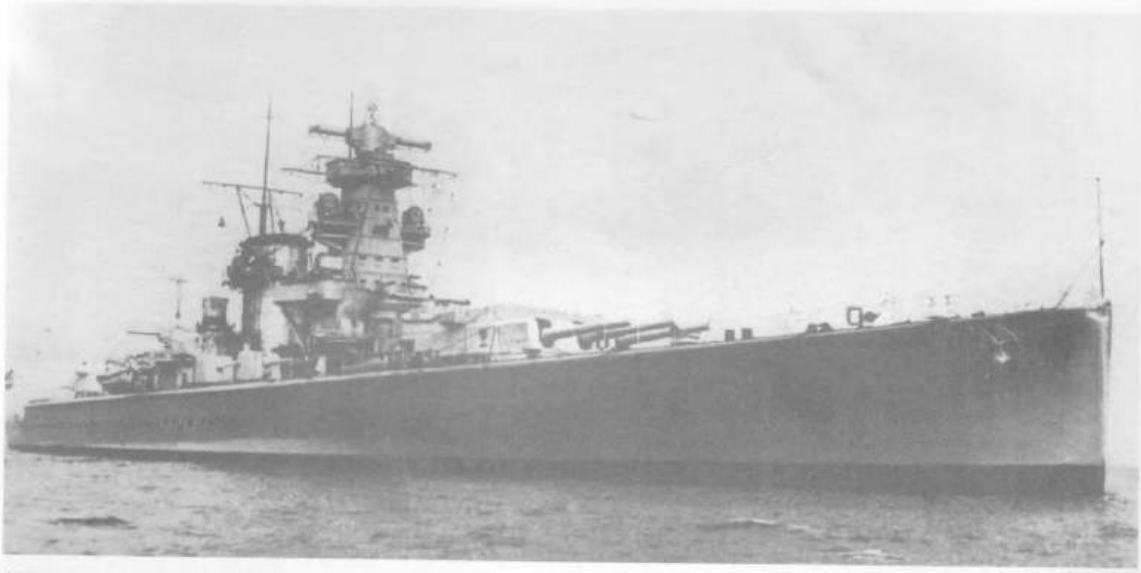
21 lipca — ***Admiral Scheer*** stanął na wodach wokół Helgolandu celem przeprowadzenia ćwiczeń sprawności bojowej okrętu.

23 lipca — dowódca pancernika otrzymał rozkaz przerwania ćwiczeń i natychmiastowego powrotu do bazy w Wilhelmshaven. O godz. 17.00 ***Admiral Scheer*** stanął na redzie portu, gdzie znajdował się już siostrzany okręt — pancernik ***Deutschland***. Tam w ciągu 12 godzin oba okręty musiały pobrać ostrą amunicję, prowiant i paliwo i być w pełnej gotowości bojowej. O godz. 21.00 dowódca okrętu ogłosił załodze komunikat, że celem wyprawy pancernika jest Hiszpania.

24 lipca — ***Admiral Scheer*** i ***Deutschland*** zostały skierowane na wody hiszpańskie w ramach międzynarodowej akcji, mającej na celu zapewnienie ochrony i ewakuację własnych obywateli mieszkających w Hiszpanii, w związku z toczącą się tam wojną domową pomiędzy wojskami rządowymi a rebeliantami gen. Franco. W tym czasie pancernik pełnił funkcję okrętu flagowego kontradmirała Carlsa, dowódcy sił morskich Kriegsmarine w Hiszpanii (do dnia 24 sierpnia).

Równie efektowne ujęcie prawej burty pancernika *Admiral Graf Spee*, 1938 rok.





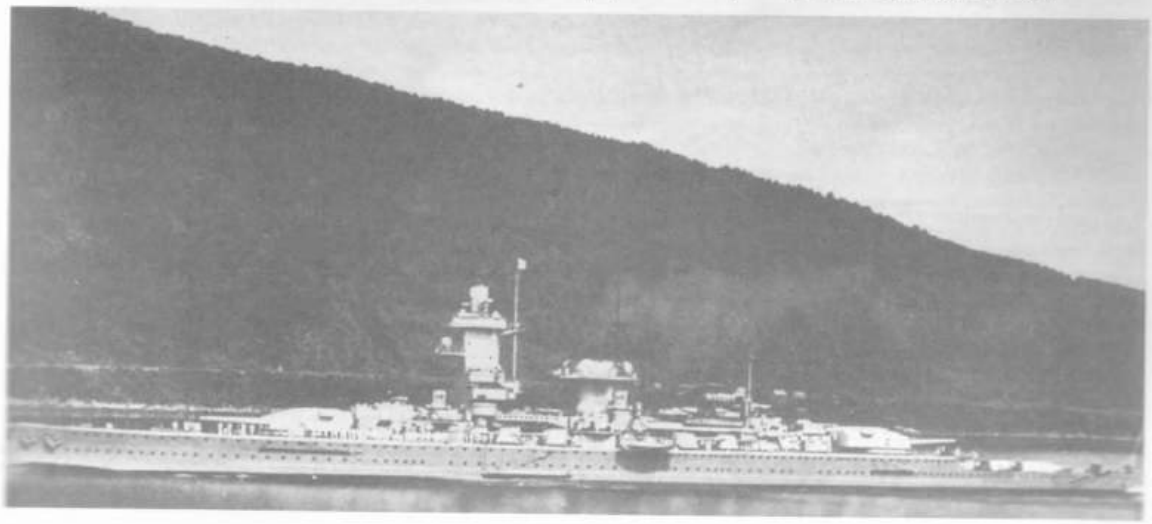
Pancernik *Admiral Scheer* w pierwszym okresie po wejściu służby.

26 lipca — na pancerniku odebrano meldunek radiowy, który informował, że ***Admiral Scheer*** ma się udać na Morze Śródziemne, natomiast ***Deutschland*** ma pozostać przy północnym wybrzeżu Hiszpanii.
27 lipca — ***Admiral Scheer*** minął Gibraltar i o godzinie 11.00 zacumował w hiszpańskim porcie Malaga. Sześć godzin później okręt opuścił Malagę i udał się do Barcelony.
28 lipca — o godz. 14.00 pancernik zacumował w Barcelonie.
31 lipca — na wieżach artylerii głównej wymalowano barwy Niemiec (czarne, białe i czerwone pasy) w celu łatwiejszej indentyfikacji.
3 sierpnia — ***Admiral Scheer*** przybył do Almerii.
4 sierpnia — pancernik przebywał w porcie Tarragona.
26 sierpnia — ***Admiral Scheer*** przybył do Gibraltaru.
28 sierpnia — pancernik w towarzystwie torpedowca ***Luchs*** opuścił Gibraltar i udał się w drogę powrotną do Niemiec.
30 sierpnia — okręt zacumował w Kiel. Załoga okrętu otrzymała w większości urlopy.
21 września — ***Admiral Scheer*** opuścił Kiel i udał się do Wilhelmshaven.
2 października — ponowne wyjście okrętu na wody hiszpańskie.
3 grudnia — ***Admiral Scheer*** powrócił do Kiel i skierowany został do stoczni Deutsche Werke, gdzie dokonano przeglądu podwodnej części kadłuba i dokonano niezbędnych remontów. Przed, jak i za działami artylerii średniej zamontowano wyrzutniki ciśnienia gazu, których zadaniem miało być zapewnienie bezpieczeństwa obsłudze tych dział podczas strzelania artylerii ciężkiej.

1937

styczeń–luty — okręt pozostawał w stoczni.
15 marca — wyjście z Wilhelmshaven do Hiszpanii.
7 kwietnia — powrót okrętu do Niemiec.
9 maja — ***Admiral Scheer*** opuścił Wilhelmshaven i skierował się na Morze Śródziemne.
14 maja — na okręt przybył kontradmirał von Fischel, dowódca sił morskich Kriegsmarine w Hiszpanii.
21 maja — na wysokości Kartageny pancernik napotkał niszczyciel republikański, który zmienił kurs i zaczął się oddalać, jednak ***Admiral Scheer*** pozostał w gotowości bojowej obawiając się ataku.
26 maja — kolejne spotkanie z niszczycielem floty republikańskiej, który obserwował pancernik podczas ćwiczeń, a następnie oddalił się. Chwilę później dowódca pancernika otrzymał meldunek radiowy o zbombardowaniu przez samoloty republikańskie portu Palma na Majorce, w wyniku czego uszkodzeniu uległy niszczyciele włoskie. Bomby wybuchły też obok niemieckiego torpedowca ***Albatros***, który jednak nie odniósł uszkodzeń. Po odczytaniu meldunku załodze okręt pełną mocą maszyn zmienił kurs o 350° i udał się do Ibizy, gdzie kilka godzin później stanął na kotwicy na redzie.

Pancernik *Admiral Graf Spee* na krótko przed wybuchem wojny, maj 1939 roku.



Pancernik *Admiral Scheer* sfotografowany w połowie 1938 roku.

29 maja — ***Admiral Scheer*** rano opuścił port w Ibizie i udał się w rejon Kartageny. Będąc na pełnym morzu, dowódca zebrał wieczorem wszystkich oficerów i przekazał wiadomość o zbombardowaniu pancernika ***Deutschland*** i polecił ogłosić pełną gotowość bojową okrętu. Na znak żałoby opuszczono banderę do połowy masztu. Okręt otrzymał rozkaz udania się na wysokość Formontery, gdzie spotkał się z pancernikiem ***Deutschland***.

30 maja — dowódca pancernika ***Admiral Scheer*** otrzymał wytyczne do wykonania opracji „Skageraktag", której celem było odwetowe ostrzelanie miasta Almeria, zajętego przez wojska republikańskie. Do okrętu, jako osłonę przydzielono cztery torpedowce: ***Seeadler***, ***Albatros***, ***Luchs*** i ***Leopard***. W nocy z pokładu pancernika zaobserwowano manewrujące okręty republikańskie, które, po oświetleniu reflektorami pancernika, szybko się oddaliły.

31 maja — pancernik i torpedowce obrały kurs na Almerię i z prędkością 17 węzłów podążały w kierunku portu. Na pięć minut przed godziną szóstą ***Admiral Scheer*** katapultował swój wodnosamolot w celu rozpoznania portu. O godz. 07.29 z odległości około 5 Mm ***Admiral Scheer*** otworzył ogień z dział artylerii ciężkiej, średniej a także plot. kalibru 88 mm. Wszystkie salwy padały w obrębie portu i przyległych dzielnic. Na ogień pancernika odpowiedziała artyleria republikańska ostrzeliwując pancernik z dział kalibru 105 mm. Ostrzał trwał około 30 minut, po czym okręty niemieckie zawróciły oddalając się na południe. W trakcie ostrzeliwania ***Admiral Scheer*** zużył 91 pocisków kalibru 280 mm, 100 pocisków kalibru 150 mm i 48 pocisków kalibru 88 mm. Natomiast torpedowiec ***Albatros*** oddał pięć strzałów z dział kalibru 105 mm. Strona republikańska oddała około 70 strzałów w kierunku okrętów niemieckich, kilkakrotnie obramowując niemieckie torpedowce. Całej akcji przyglądał się biernie brytyjski niszczyciel ***Hereward***. Według źródeł republikańskich zginęły 24 osoby a 100 było rannych. Zniszczono całkowicie kilkanaście budynków, kilkadziesiąt innych spłonęło.

Okręty niemieckie nie odniosły żadnych uszkodzeń. Po ostrzelaniu portu ***Admiral Scheer*** i torpedowce udały się do Gibraltaru.

6 czerwca — po pobraniu paliwa pancernik udał się do Tangeru, gdzie załoga miała dzień wypoczynku.

22 czerwca — ***Admiral Scheer*** opuścił kontradmirał von Fischel.

24 czerwca — pancernik rozpoczął kontrolę południowego wybrzeża Hiszpanii na wysokości Kartageny.

26 czerwca — okręt przybył do Cadiz, gdzie spotkał się z cumującym tam siostrzanym pancernikiem ***Admiral Graf Spee***.

27 czerwca — ***Admiral Scheer*** opuścił Cadiz i udał się do Niemiec.

1 lipca — okręt zacumował w Wilhelmshaven. Załoga w większości otrzymała urlopy.

30 lipca — okręt opuścił Wilhelmshaven i udał się ponownie na wody hiszpańskie.

3 sierpnia–7 października — ***Admiral Scheer*** został okrętem flagowym dowódcy morskich sił niemieckich w Hiszpanii, admirała Carlsa. Na początku września w hiszpańskiej stoczni w El Ferrol okręt wydokowano celem oczyszczenia części podwodnej z wodorostów.

11 października — ***Admiral Scheer*** opuścił Hiszpanię i udał się do Wilhelmshaven.

16 października — pancernik przybył do Wilhelmshaven i skierowany został do stoczni celem przeglądu. Okręt wydokowano.

listopad–grudzień — ponieważ na pancerniku wymieniono większą część załogi, okręt udał się na Morze Bałtyckie celem odbycia szkolenia.

1938

styczeń — kontynuowano szkolenie załogi.

12 lutego — ***Admiral Scheer*** opuścił Niemcy i udał się po raz szósty na wody hiszpańskie.

16 lutego — po przybyciu do Hiszpanii pancernik został okrętem flagowym dowódcy niemieckich sił morskich w Hiszpanii, wiceadmirała von Fischela.

14 marca — ***Admiral Scheer*** powrócił do Niemiec.

19 marca–29 czerwca — ponowny pobyt okrętu w Hiszpanii.

lipiec — po krótkim odpoczynku załogi okręt wyszedł w morze celem odbycia szkoleń w manewrowaniu zespołowym, a także odbył strzelania artyleryjskie i torpedowe.

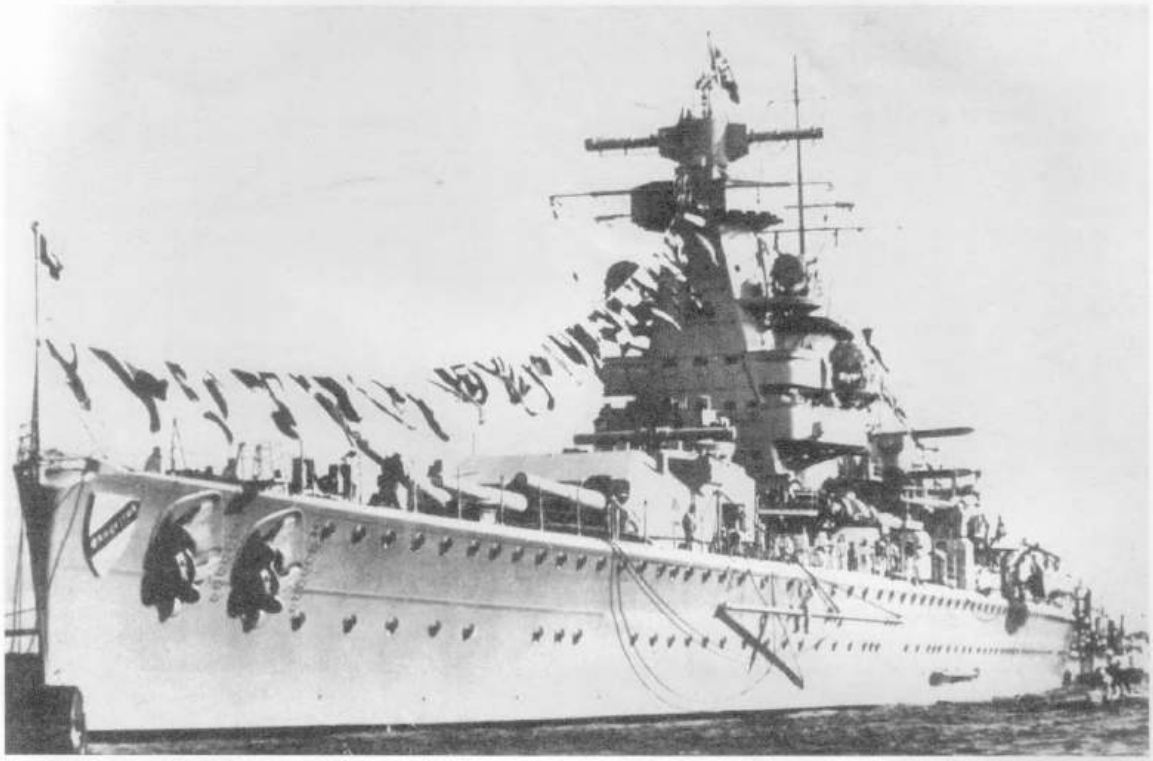
22 sierpnia — ***Admiral Scheer*** wziął udział w Kiel w wielkiej paradzie morskiej z okazji wodowania ciężkiego krążownika ***Prinz Eugen*** i wizyty regenta Węgier admirała Horthyego.

wrzesień — okręt skierowano do stoczni celem przeprowadzenia przeglądu.

1939

14 lutego — ***Admiral Scheer*** uczestniczył w uroczystym wodowaniu pancernika ***Bismarck*** w Hamburgu. Pancernik pełnił funkcję okrętu flagowego dowódcy pancerników wiceadmirała Marschalla.

19 marca — pancernik wszedł w skład floty, mającej dokonać zajęcia portu Memel (Kłajpeda).



Pancernik *Admiral Scheer* podczas Tygodnia Kilońskiego (Kieler Woche) zacumowany do beczki w Laboe.

21 marca — po południu flota, składająca się z trzech pancerników (***Admiral Scheer***, ***Deutschland*** i ***Admiral Graf Spee***), trzech lekkich krążowników (***Nürnberg***, ***Leipzig*** i ***Köln***), niszczycieli, torpedowców i trałowców, opuściła Stettin (Szczecin) i Swinemünde (Świnoujście) i skierowała się do Memel (Kłajpeda).

23 marca — ***Admiral Scheer*** rzucił kotwice na redzie portu Memel.

28 marca — powrót okrętu do Niemiec.

18 kwietnia — ***Admiral Scheer*** opuścił port w Wilhelmshaven i udał się w rejs szkoleniowy na Atlantyk.

22–27 kwietnia — pancernik odwiedził porty Portugalii.

3 maja — powrót okrętu do Wilhelmshaven.

29–31 maja — ***Admiral Scheer*** wraz z siostrzanym pancernikiem ***Admiral Graf Spee*** płynął jako honorowa eskorta statków wiozących z Hiszpanii do Niemiec pilotów Legionu Condor.

czerwiec — wymiana na pancerniku dźwigu do podnoszenia wodnosamolotów na nowy egzemplarz, produkcji firmy Demag.

sierpień — ponieważ na okręcie stwierdzono pęknięcia fundamentów silników głównych oraz liczne drobne usterki, został on czasowo wycofany do rezerwy. Na okręcie przebywały ekipy firmy MAN, które zajęte były ustalaniem przyczyn powstałych usterek.

1 września — atak wojsk niemieckich na Polskę, początek II wojny światowej.

3 września — Wielka Brytania i Francja wypowiedziały wojnę Niemcom.

4 września — podczas postoju pancernika na redzie Schilling został on zatakowany przez 107 Dywizjon RAF, składający się z lekkich bombowców Bristol *Blenheim*. Trzy bombowce, które początkowo wzięto za własne samoloty Heinkel He 111, nadleciały na niskim pułapie i zrzuciły 250 kg bomby. Chwilę później nadleciały cztery kolejne brytyjskie bombowce, atakując z wyższego pułapu. Atak pierwszych samolotów nie powiódł się. Wprawdzie trzy bomby trafiły okręt, lecz nie wybuchły, ze względu na zbyt mały pułap, niewystarczający dla uzbrojenia się zapalnika. Niewypały uszkodziły swa masą wodnosamolot, katapultę i jedno z dział 88 mm. Artyleria plot., wg. źródeł niemieckich, zestrzeliła dwa samoloty; jeden z samolotów brytyjskich został zestrzelony przez niszczyciel ***Dieter von Roeder***. Po tym nalocie okręt udał się do stoczni w Wilhelmshaven, gdzie dokonano wymiany sześciu dział plot. kalibru 88 mm na taką samą ilość dział 105 mm, gdyż stwierdzono, że naprowadzają się one na cel zbyt wolno; zamontowano także stanowisko radaru FuMO–26.

23 września — po naprawach i przezbrojeniu ***Admiral Scheer*** w osłonie torpedowców ***Seeadler*** i ***Iltis*** udał się do Kiel (Kilonia).

listopad–grudzień — ***Admiral Scheer*** odbył liczne ćwiczenia na Morzu Bałtyckim. Po powrocie do Wilhelmshaven 18 grudnia okręt odparł kolejny nalot samolotów RAF–u.

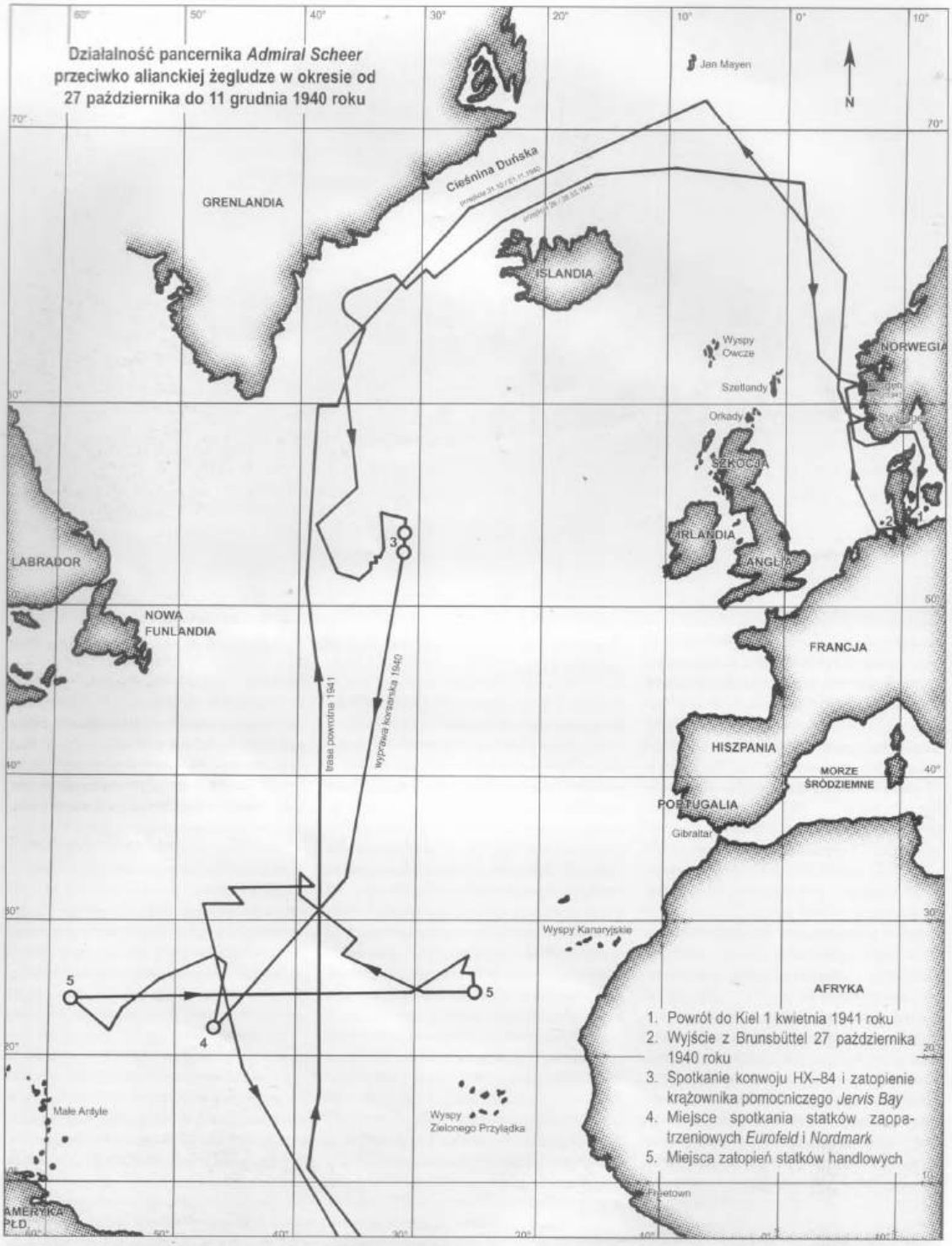
1940

styczeń — zapadła decyzja o rozpoczęciu przebudowy okrętu, którą zaplanowano na 1 lutego.

1 lutego–31 lipca — ***Admiral Scheer*** skierowany został do stoczni Kriegsmarinewerft w Wilhelmshaven, gdzie poddany został przebudowie. Część załogi okrętu przeniesiono na statek ***Gravenstein***, specjalnie zaadaptowany do tych celów. Na okręcie pozostała obsługa dział plot. Podczas przebudowy dokonano następujących zmian:

- wieżę dowodzenia ścięto nad mostkiem nawigacyjnym i zastąpiono ją konstrukcją rurkowatą.
- zmiana kształtu dziobu, montaż tzw. stewy atlantyckiej — długość okrętu zwiększyła się o 1,9 m.
- nowe dwie kluzy kotwiczne (zamiast trzech) w części dziobowej zamontowano na styku pokładu z burtami.
- montaż falochronu w części dziobowej.
- montaż nowego wyższego masztu, który jednocześnie przesunięto o około 180 cm w kierunku rufy, tak że wsporniki masztu dotykały komina.
- poszerzenie platformy wokół komina i masztu, montaż tam czterech reflektorów i dwóch działek 2 cm plot.
- montaż na kominie kołpaka, niższego niż na ***Deutschlandzie***; zachowano wierzchni pierścień.
- montaż jednego działa kalibru 2 cm na wieży „A".
- montaż jednego działa kalibru 2 cm za wieżą „B".
- samoloty He 60 zastąpiono samolotami Ar 196.
- montaż dwóch anten radaru FuMO–26 (tzw. materace).
- zlikwidowano herb okrętu na dziobie i herby na wieżach artylerii głównej.

Dokonano wymiany fundamentów silników głównych, a także przeprowadzono ich kapitalny remont. Kapitalnym remontem objęto również silniki pomocnicze okrętu. Ponadto zwiększono ilość zapasowych torped do czterech sztuk. Zamontowano na okręcie piekarnię, uprzednio przeznaczoną na kominkowiec



Graf Zeppelin oraz dodatkowe zbiorniki paliwa, które miały wytłumić kołysanie okrętu na fali.

Jeszcze podczas przebudowy w dniu 15 lutego *Admiral Scheer* przeklasyfikowany został na ciężki krążownik.

20 lipca — krążownik udał się na próby morskie w rejon ujścia rzeki Jade, tydzień później d-ca okrętu kmdr. Krancke przesłał dowództwu raport o gotowości okrętu wyjścia w morze celem odbycia niezbędnych ćwiczeń.

31 lipca–wrzesień — okręt opuścił stocznię i udał się do bazy Gotenhafen (Gdynia), po drodze 1 sierpnia wpłynął do Swinemünde (Świnoujście). Z bazy w Gotenhafen wypływał na intesywne próby i ćwiczenia. Podczas prób na mili pomiarowej zanotowa-

***Admiral Scheer* podczas działań na wodach hiszpańskich zawinął w lutym 1938 roku do Gibraltaru.**

1. *Nordmark* — statek zaopatrzeniowy (Troßschiff) zbudowany w stoczni F. Schichau, Danzig w 1938 r. dla Kriegsmarine pod nazwą *Westerwald*. Statek miał pojemność brutto 10.847 BRT i 22.850 ton wyporności z pełnym ładunkiem. Jego wymiary: 175,0 m x 22,0 m x 10,2 m. Napęd stanowiły silniki o mocy 21.500 KM, które pozwalały osiągnąć prędkość maksymalną 21 węzłów. Statek był uzbrojony w działa kalibru 150 mm (zamaskowane) i cztery działa plot. 20 mm. Mógł także zabierać na pokład wodnosamolot. Jego ładownie mogły pomieścić około 13.580 ton ropy, benzyny, olejów smarnych. Ponadto zabierał części zamienne, amunicję i prowiant. W marcu 1940 r. zmieniono nazwę na *Nordmark*. Po wojnie w rękach brytyjskich początkowo jako *Northmark*, a od 1947 r. jako *Bulrwayo*. Złomowany około 1956 roku.

no prędkość 29,5 węzła. Zauważone usterki usunięto w stoczni Danziger Werft, w porcie Danzig (Gdańsk).

14 października — podczas konferencji u Hitlera na wniosek głównodowodzącego Kriegsmarine wielkiego admirała Readera zapadła decyzja o użyciu okrętu do zwalczania alianckiej żeglugi handlowej. Zadaniem krążownika było:

— prowadzenie wojny korsarskiej (Handelskrieg) na północnym i południowym Atlantyku,
— atakowanie alianckich konwojów na północnym Atlantyku.

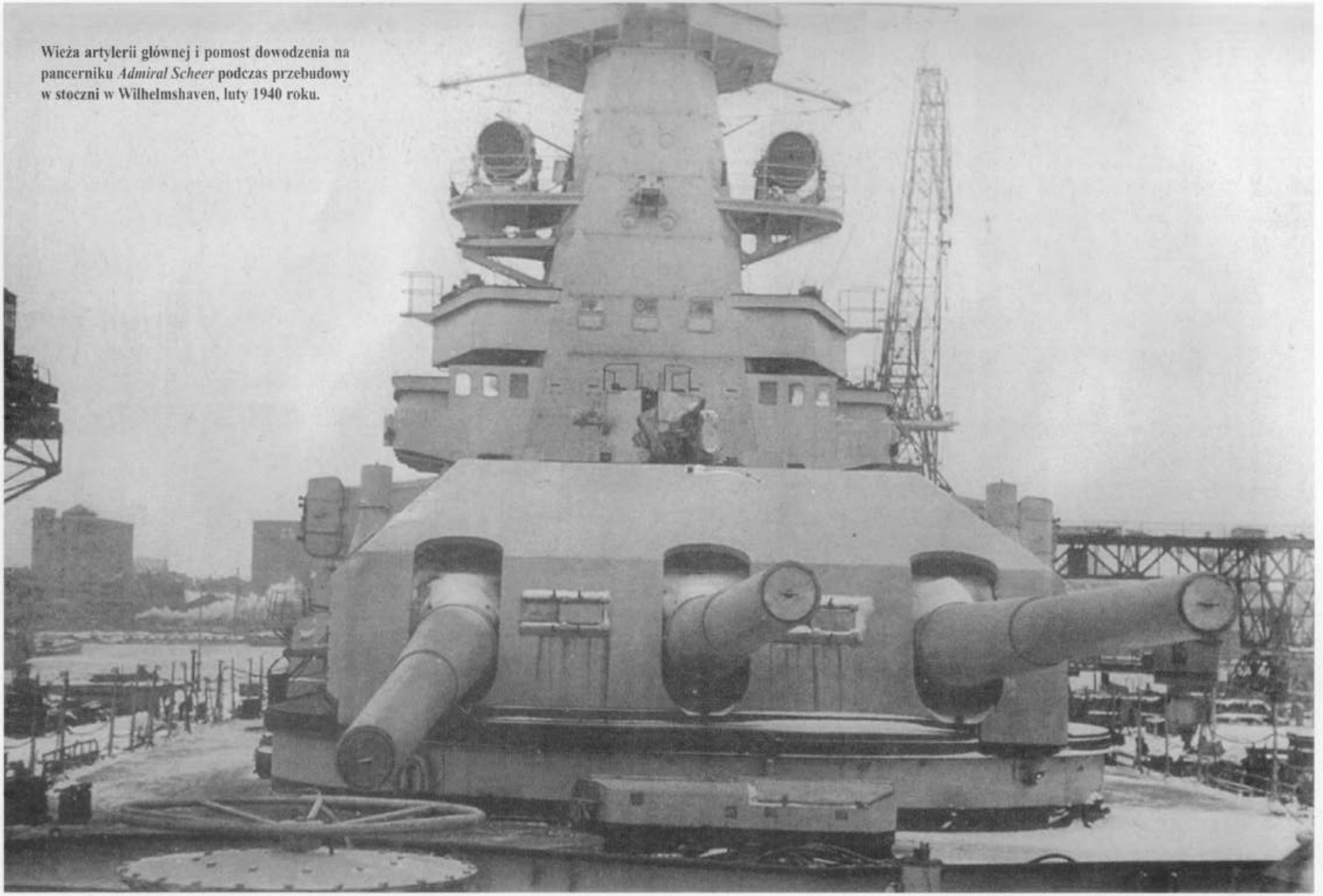
Jako okręt zaopatrzeniowy przydzielono krążownikowi statek zaopatrzeniowy ***Nordmark***[1].

20 października — statek zaopatrzeniowy ***Nordmark*** opuścił Gotenhafen (Gdynia) i udał się w rejon pierwszego spotkania z krążownikiem, wyznaczony na południowym Atlantyku.

23 października — o godz. 08.30 ***Admiral Scheer*** opuścił bazę Gotenhafen (Gdynia) i udał się do Kiel, gdzie miał uzupełnić zapasy paliwa.

24 października — wczesnym popołudniem na wysokości Gesder (Zatoka Meklenburska) do krążowni-

Pancernik *Admiral Scheer* na Atlantyku. Na wieży rufowej artylerii głównej dobrze widoczne są pasy identyfikacyjne namalowane podczas pobytu na wodach hiszpańskich.



Wieża artylerii głównej i pomost dowodzenia na pancerniku *Admiral Scheer* podczas przebudowy w stoczni w Wilhelmshaven, luty 1940 roku.

Zdjęcie lotnicze pancernika *Admiral Graf Spee* w 1939 roku, na krótko przed wybuchem wojny.

Wieża artylerii głównej i pomost dowodzenia pancernika *Admiral Graf Spee* przed modernizacją.

Widok od dziobu na oblodzony pokład pancernika *Admiral Graf Spee*.

ka dołączył łamacz blokady ***Speerbrecher* VIII** i oba okręty przeszły Fehrman Belt udając się w kierunku Kilonii. Na podstawie otrzymanych raportów z jednostek pomocniczych i okrętów podwodnych (**U 48**) oraz komórek deszyfrujących stwierdzono wzmożony ruch jednostek brytyjskich w centralnym i północnym rejonie Morza Północnego. Wypływając z Gdyni krążownik otrzymał nowy kamuflaż. Dodając do tego zauważone w rejonie Skagerraku dwa brytyjskie okręty podwodne oraz pogarszającą się pogodę, która mogła ułatwić skryte wyjście krążownika, admirał Carls ustalił datę wyjścia krążownika w morze na dzień 27 października.

25 października — ***Admiral Scheer*** stanął na kotwicy na redzie Kilonii, gdzie dołączyły do niego trzy torpedowce.

26 października — krążownik przeszedł Kaiser–Wilhelm Kanał (Kanał Kiloński) i skierował się do Brunsbüttel.

27 października — o godz. 11.10 ***Admiral Scheer*** w asyście trzech torpedowców 2 Flotylli Torpedowców, łamacza blokady ***Speerbrecher* XII** i osłonie lotnictwa opuścił Brunsbüttel i udał się na północ.

28 października — okręt o godz. 09.30 stanął w porcie Stavanger (Norwegia) i po postoju do godz. 17.30 udał się wzdłuż wybrzeży Norwegii na północ. W trakcie przejścia okręt miał osłonę składającą się z pięciu samolotów 269 Eskadry.

29 października — rano około godz. 04.00 dowódca krążownika odesłał torpedowce do Bergen. Po otrzymaniu meldunku, że droga pomiędzy wyspami Szetlandzkimi a Islandią jest patrolowana przez okręty brytyjskie, krążownik udał się w kierunku wyspy Jan Mayen.

30 października — krążownik minął wyspę Jan Mayen i obrał kurs północno–zachodni, kierując się na tzw. Drogę Duńską pomiędzy Islandią a Grenlandią.

31 października/1 listopada — w nocy ***Admiral Scheer*** minął Drogę Duńską kierując się na południe. Panujący sztorm, dochodzący do 11° B oraz śnieżyce i ciemności, pozwoliły krążownikowi wymknąć się niespostrzeżenie na Atlantyk. W trakcie przejścia fala zmyła z pokładu dwóch członków załogi, których nie uratowano.

2 listopada — na okręt dotarła depesza informująca dowódcę o zbliżaniu się konwoju, który wyszedł z Halifaxu w dniu 27 października.

5 listopada — rano o godz. 09.40 ***Admiral Scheer*** wystrzelił na rozpoznanie swój wodnosamolot Arado (T3+BH). Pilot, Oberleutnant z. See Pietsch wracając ze zwiadu około godz. 12.00, zameldował o zauważeniu konwoju w odległości 90 Mm, składającego się prawdopodobnie z ośmiu statków. Po podniesieniu wodnosamolotu krążownik pełną mocą maszyn ruszył na spotkanie konwoju. Przypadkowo o godz. 14.27 w pozycji 52°48'N–32°15'W krążownik napotkał samotnie płynący brytyjski bananowiec s/s ***Mopan*** (1929 r., 5389 BRT/6255 ts) należący do

armatora z Liverpoolu, Eldres & Fyffes Ltd. Po nadaniu flagami międzynarodowego kodu sygnałowego, nakazującego zastopowanie maszyn i zakazu użycia radia, ***Admiral Scheer*** oddał kilka strzałów ostrzegawczych przed dziobem statku. Następnie, po opuszczeniu statku przez załogę w szalupach, krążownik otworzył ogień z dział kalibru 150 mm, zatapiając go. Załoga w liczbie 68 ludzi została przejęta przez krążownik. O godz. 16.30 spostrzeżono dymy na horyzoncie i ***Admiral Scheer*** skierował się w ich kierunku. Po zbliżeniu się do konwoju, który był oznaczony kryptonimem HX 84, na krążowniku zauważono, że konwój jest znacznie liczniejszy i nie posiada prawie żadnej eskorty. W tym samym czasie krążownik niemiecki został zauważony przez brytyjski krążownik pomocniczy ***Jervis Bay*** (1922 r., 14.164 BRT/11.235 ts), który został przebudowany ze statku pasażerskiego, należącego przed wojną do armatora G. Thompson & Co., Londyn. Uzbrojony był on w osiem dział pojedynczych kalibru 152 mm i dwa działa kalibru 76 mm. Na zapytanie brytyjskiego ***Jervis Baya***, co to za okręt?, ***Admiral Scheer*** otworzył ogień z dział artylerii ciężkiej i średniej. Pierwszy został trafiony bananowiec ***Rangitiki***. Dowódca ***Jervis Baya*** komandor E. S. Forgarty Fegen nakazał statkom konwoju zwiększyć prędkość i rozproszyć się, a sam przystąpił do walki z niemieckim krążownikiem, zdając sobie sprawę, że niewiele może zdziałać przeciwko takiemu przeciwnikowi. Jednocześnie nadał sygnał „RRR", który, według kodu admiralicji, oznaczał atak nieprzyjacielskiego okrętu nadwodnego. ***Jervis Bay*** zrobił zwrot i ruszył na spotkanie z krążownikiem, odpowiadając ogniem ze swych dział. Pierwsze trzy salwy z niemieckiego krążownika oddane z odległości około 8 Mm obramowały ***Jervis Baya***, czwarta trafiła Brytyjczyka w górny pokład, niszcząc działo i wzniecając pożar. Kolejne salwy również trafiły w cel, czyniąc olbrzymie spustoszenia i pożary. Mimo to ***Jervis Bay*** nadal prowadził ogień, choć nie celny. W tym samym czasie ***Admiral Scheer***, ostrzeliwując brytyjski krążownik pomocniczy z dział artylerii ciężkiej, przeniósł ogień swych sto pięćdziesiątek na uciekające statki konwoju. Jako pierwszy trafiony został zbiornikowiec ***Beaverford*** (1928 r., 10.042 BRT/11.530 ts), należący do brytyjskiego armatora Canadian Pacific z Londynu. Statek zapalił się i zatonął wieczorem w pozycji 52°26'N–32°34'W. Drugim trafionym był zbiornikowiec ***Maidan*** (1925 r., 7908 BRT/11.640 ts), należący do firmy Brocklebank z Liverpoolu, który zatonął w pobliżu miejsca zatopienia poprzedniego zbiornikowca. Podczas ostrzeliwania statków ***Admiral Scheer*** po dwugodzinnej walce przerwał ogień do ***Jervis Baya***, który był już wtedy płonącym wrakiem i godzinę później, po eksplozji w maszynowni, zatonął w pozycji 52°45'N–32°13'W. Pozostałą przy życiu załogę (65 osób) wyłowił jeden ze statków konwoju, szwedzki frachtowiec ***Stureholm***, należący do armatora Svenska America Mexico Linien AB z Göteborga, którego kapitan S. Olander zawrócił statek celem ratowania rozbitków. Po rozprawieniu się z krążownikiem pomocniczym ***Admiral Scheer*** zatopił jeszcze trzy następujące brytyjskie statki:

- s/s ***Trevellard*** (1936 r., 5201 BRT/8530 ts), armator: Hain SS, Londyn,
- m/s ***Fresno City*** (1929 r., 4955 BRT/7015 ts), armator: Reardon Smith Ltd., Bideford,
- s/s ***Kenbane Head*** (1919 r., 5225 BRT/7900 ts), armator: Ulster SS Co. Ltd., Belfast.

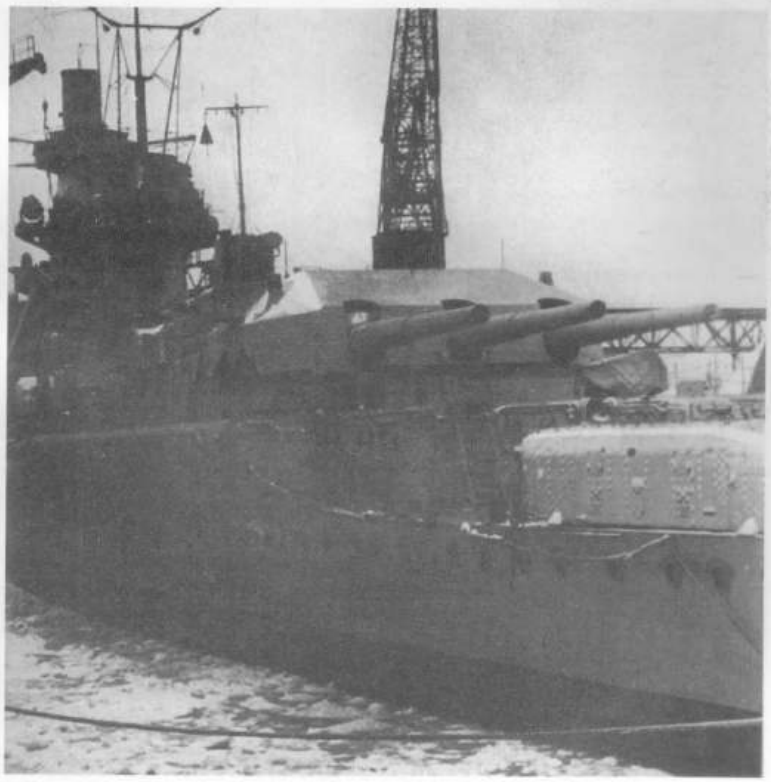
Ponadto uszkodził: zbiornikowiec ***San Demetrio***, frachtowiec ***Cornish City*** i bananowiec ***Rangitiki***, które dotarły jednak do portu przeznaczenia. W sumie ***Admiral Scheer*** z konwoju liczącego 38 jednostek zatopił tylko 6[2]. O godz. 21.30 ***Admiral Scheer*** opuścił pole walki. W trakcie ataku na konwój zużyto 228 pocisków kal. 280 mm i 364 pociski kal. 150 mm.

6 listopada — po walce z konwojem HX 84, ***Admiral Scheer*** przekazał drogą radiową informacje do SKL o sukcesie i skierowaniu się na południe w kierunku wysp Małe Antyle (punkt „Zander") celem spotkania się z zaopatrzeniowcem.

2. Łącznie z brytyjskim krążownikiem pomocniczym *Jervis Bay*.

Admiral Scheer **podczas przebudowy w lutym 1940 roku w stoczni Wilhelmshaven. Widok od rufy na wieżę „B" artylerii głównej.**

Inne ujęcie rufowej wieży artylerii głównej podczas przebudowy pancernika *Admiral Scheer* w lutym 1940 roku.



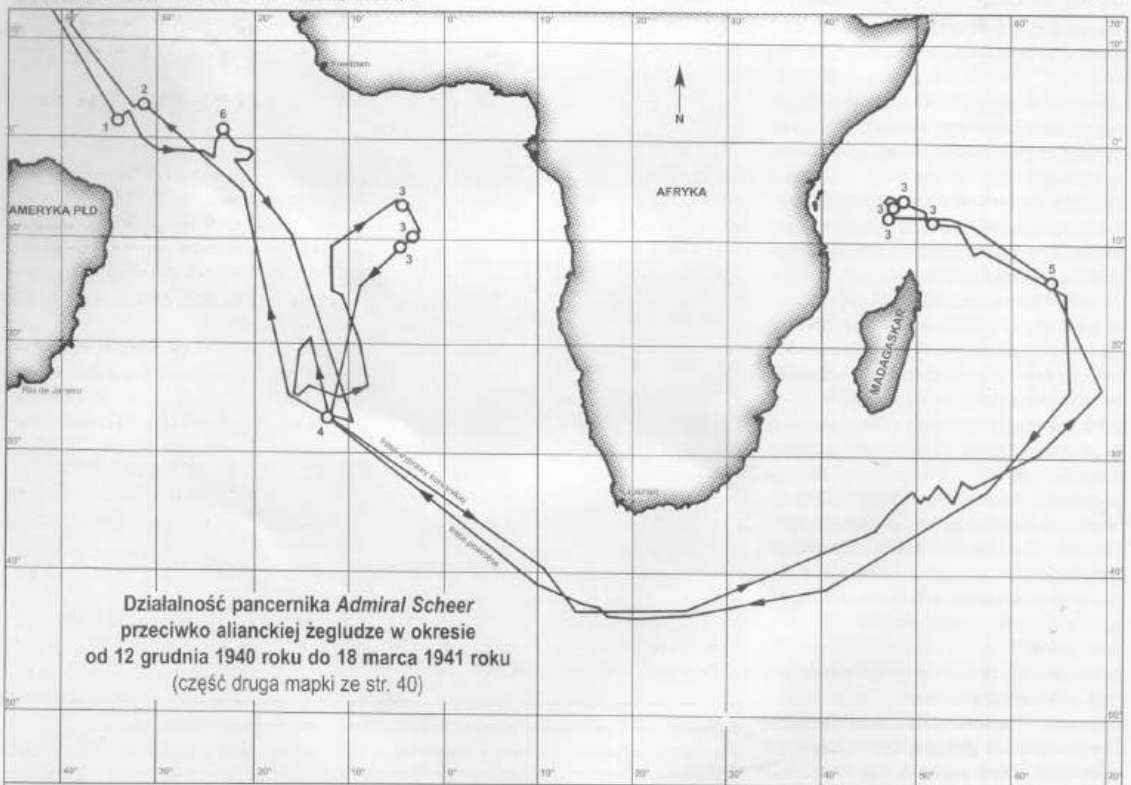
Ciężki krążownik *Admiral Scheer* podczas operacji korsarskiej na przełomie 1940/41 r.

18 listopada[3] — w pozycji 22°N–46°20'W nastąpiło spotkanie z zaopatrzeniowcem ***Nordmark***, z którego ***Admiral Scheer*** pobrał olej napędowy — 1328 m³, olej smarny — 14,5 m³, prowiant — 42 tony i amunicję — 163 tony.

20 listopada — krążownik obrał kurs na północ, który następnie zmienił na zachodni, zbliżając się do brzegów Ameryki Południowej. Było to konsekwencją rozkazu SKL aby ***Admiral Scheer*** operował na południe od 42°N i 20°W, dlatego że obszar na północ został przeznaczony dla włoskich okrętów podwodnych operujących z Bordeaux (Francja).

24 listopada — ***Admiral Scheer*** napotkał samotnie płynący frachtowiec brytyjski m/s ***Port Hobart*** (1925 r., 7448 BRT/8715 ts), należący do Port Line Ltd. z Londynu. Z krążownika nadano sygnał nakazujący zatrzymanie maszyn i nieużywanie radia, jednak frachtowiec zdążył wysłać w eter sygnał ostrzegawczy. ***Admiral Scheer*** natychmiast otworzył ogień i nie zdołano poinformować przez kogo statek został napadnięty. Po podniesieniu załogi składającej się z 65 ludzi oraz ośmiu pasażerów, został on zatopiony

3. Według innych źródeł spotkanie z *Nordmarkiem* miało nastąpić 16 listopada.



Działalność pancernika *Admiral Scheer* przeciwko alianckiej żegludze w okresie od 12 grudnia 1940 roku do 18 marca 1941 roku
(część druga mapki ze str. 40)

1. Spotkanie z *Nordmarkiem* i pobieranie zaopatrzenia 14/15 grudnia 1940
2. Spotkanie 16 marca 1941 z krążownikiem pomocniczym *Kormoran* i U 124
3. Miejsca zatopień statków handlowych
4. Spotkanie ze statkami zaopatrzeniowymi *Nordmark* i *Eurofeld* i krążownikiem pomocniczym *Thor*
5. Spotkanie z krążownikiem pomocniczym *Atlantis*, łamaczem blokady *Tannenfels* i pryzami *Ketty Brövig* i *Speybank*
6. Zdobycie pryzu *Duquesa* 18 grudnia 1940

Ciężki krążownik *Admiral Scheer* podczas konserwacji przez załogę. Zdjęcie wykonano na południowym Atlantyku podczas rajdu korsarskiego.

w pozycji 24°44'N–58°21'W. Po zatopieniu statku ***Admiral Scheer***, obawiając się brytyjskich okrętów, zmienił kurs na wschodni, kierując się ku wybrzeżom Afryki.

1 grudnia — w południe o godzinie 11.37 na horyzoncie zauważono dym i dowódca krążownika podjął decyzję o śledzeniu statku i zatakowaniu go po zapadnięciu zmroku. O godzinie 20.52 w pozycji 15°N–35°W krążownik zaatakował swą kolejną ofiarę, którą był brytyjski frachtowiec s/s ***Tribesman*** (1937 r., 6242 BRT/9200 ts), należący do armatora T. & J. Harrison z Liverpoolu. Po przejęciu części załogi (78 ludzi)[4] statek zatopiono ogniem średniej artylerii. Korzystając z ciemności jedna z szalup, na której znajdowali się kapitan statku i główny mechanik, oddaliła się od korsarskiego okrętu i wkrótce jej załoga została uratowana, podając dokładną pozycję ***Admirała Scheer***. Po akcji ***Admiral Scheer*** zmienił kierunek udając się na południowy zachód od Azorów.

2 grudnia — dowódca krążownika otrzymał od SKL propozycję wspólnych akcji z krążownikiem pomocniczym ***Thor***.

9 grudnia — krążownik ponownie zmienił kurs, kierując się tym razem na południe.

10 grudnia — ponieważ coraz częściej zdarzały się kłopoty z silnikami głównymi, które wymagały już generalnego remontu podjęto decyzję o nieprzekraczaniu maksymalnej prędkości 22 węzłów.

14 grudnia — ***Admiral Scheer*** spotkał się w pozycji 02°N–35°W z zaopatrzeniowcem ***Nordmark*** pobierając od niego 1142 m^3 oleju napędowego, 27 m^3 olejów smarnych, 55 t prowiantu, 700 kg amunicji i 4 t różnych towarów. Na zaopatrzeniowca przekazano 149 członków załóg zatopionych statków.

16 grudnia — po rozstaniu się ze statkiem zaopatrzeniowym krążownik podążył dalej na południe i przekroczył równik.

18 grudnia — ***Admiral Scheer*** napotkał w pozycji 0°57'N–22°42'W brytyjski frachtowiec s/s ***Duquesa*** (1918 r., 8651 BRT/7195 ts), płynący z La Plata do Anglii, którego armatorem był Furness–Houlder z Liverpoolu. W ładowniach statku znaleziono mrożone mięso i nabiał, wobec czego obsadzono go załogą pryzową pod dowództwem podporucznika Goetscha i frachtowiec podążył za krążownikiem. Po otrzymaniu wiadomości o zaatakowaniu frachtowca ***Duquesa*** na poszukiwanie krążownika ***Admiral Scheer*** wyruszyły dwa brytyjskie krążowniki ***Neptune*** i ***Dortsetshire*** z Freetown, dołączyły one do krążownika ***Dragon*** i lotniskowca ***Hermes*** znajdujących się w okolicach Wyspy Św. Heleny. Ponadto korsarza poszukiwały siły „K" złożone z lotniskowca ***Formidable*** i krążownika ***Norfolk***.

24 grudnia — krążownik przybył w rejon spotkania zbiornikowca ***Eurofeld*** z rajderem ***Thor***[5]. Na pokładzie okrętu ***Admiral Scheer*** odbyła się konferencja dowódców jednostek i rewizyty załóg. Kierownictwo Wojny Morskiej przekazało aby ***Admiral Scheer*** i ***Thor*** działały wspólnie na południowym Atlantyku informując o sukcesach.

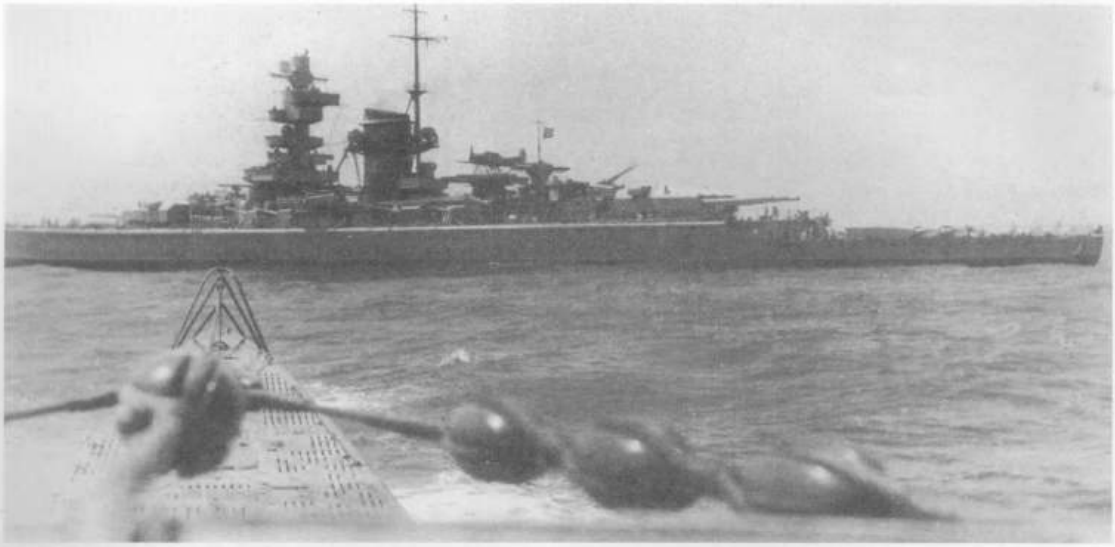
27 grudnia — do ***Admirała Scheera*** i ***Thora*** dołączył pryz s/s ***Duquesa*** przewożący w swych chłodniach 14 mln. jaj i 3 tys. ton mięsa mrożonego (statek ten towarzyszył później ***Nordmarkowi***, został zatopiony go 22 stycznia 1941 roku) oraz pryz m/s ***Storstadt*** (1926 r., 8989 BRT/12.170 ts), zdobyty przez inny krążownik pomocniczy ***Pinquin***. Zbiornikowiec ten później został przemianowany na ***Passat***.

28 grudnia — do zgrupowanych okrętów i statków dołączył ***Nordmark***.

29 grudnia — krążownik pobrał z ***Nordmarka*** 656 m^3 oleju napędowego, 17 m^3 olejów smarnych oraz 14,5 tony prowiantu.

4. 20 członkom załogi w tym kapitanowi, starszemu oficerowi i mechanikowi udało się odpłynąć w szalupie ratunkowej.

5. Krążownik pomocniczy *Thor* przeznaczony do działań korsarskich zbudowany został w 1938 r. w stoczni Deutsche Werft w Hamburgu jako bananowiec dla towarzystwa Oldenburg–Portuquesische Dampschifffahrt Reederei z Hamburga pod nazwą *Santa Cruz*. W 1940 r. przebudowany na krążownik pomocniczy. Posiadał pojemność brutto 3862 RT; wymiary: 122 x 16,7 x 8,1 m; moc maszyn 6500 KM, rozwijał prędkość 18 węzłów. Uzbrojony w sześć dział kalibru 150 mm z pancernika *Schlesien*, jedno działo kalibru 60 mm, dwa działka kalibru 37 mm i cztery działka kalibru 20 mm. Ponadto dwie dwururowe wyrzutnie torped kalibru 533 mm i jeden wodnosamolot Arado Ar 196 A–1. Uzbrojenie było zamaskowane. Załoga składała się z 15 oficerów i 326 marynarzy. Otrzymał nazwę *Thor* i kryptonim HSK–4 oraz Schiff 10. Działał na Atlantyku, Oceanie Indyjskim i Pacyfiku. Zatopił 12 statków i trzy brytyjskie krążowniki pomocnicze. Zatonął na skutek eksplozji w Yokohamie 30 listopada 1942 r.



***Admiral Scheer* na oceanie podczas korsarskiego rejsu 1940/41. Zdjecie wykonano z widocznego na pierwszym planie okrętu podwodnego U 66.**

1941

1–6 stycznia — załoga we własnym zakresie dokonała przeglądu silników i naprawy drobnych usterek.
7 stycznia — po naprawie krążownik pobrał jeszcze z ***Nordmarka*** 310 m³ paliwa i skierował się na północny zachód mając nadzieję na kolejne zdobycze na linii Cape Town–Freetown.
18 stycznia — krążownik zatrzymał w pozycji 11°N–2°W zbiornikowiec m/t ***Sandefjord*** (1929 r., 8038 BRT/10.110 ts), należący do norweskiego armatora H. Virik z Sandefjord i płynący z Abadanu do Swansea. Ponieważ zbiornikowiec załadowany był paliwem (10.000 ton ropy), które jednak nie nadawało się do bezpośredniego użycia, obsadzono go załogą pryzową (d–ca porucznik rez. Götsch) i skierowano w rejon spotkania ze statkiem zaopatrzeniowym ***Nordmark***, a następnie do Francji gdzie pryz szczęśliwie dotarł. Po czym ***Admiral Scheer*** skierował się na południowy zachód.
20 stycznia — ***Admiral Scheer*** wytropił dwa statki. Pierwszy to ***Barneveld*** (1928 r., 5597 BRT/4275 ts), należący do holenderskiego armatora Koniklijke Nederlandsche Stoomboot My z Amsterdamu, płynący z Tilbury do Port Saidu. Na statek wysłano załogę pryzową, a ***Admiral Scheer*** podążył w kierunku drugiego statku, którym był brytyjski parowiec ***Stanpark*** (5103 BRT) mający w ładowniach bawełnę i ziemniaki. Statek ten został zatopiony w pozycji 09°27'S–03°17'W. Po ponownym podejściu do ***Barnevelda*** okazało się, że przewoził on pięć nowych lekkich bombowców Northop *Nomad* przeznaczonych dla Południowoafrykańskich Sił Powietrznych oraz 85 armijnych pojazdów i 1000 ton amunicji. Ponadto na pokładzie znajdowało się trzech brytyjskich oficerów Royal Navy i 48 żołnierzy piechoty morskiej. Po przeprowadzonym śledztwie postanowiono statek zatopić. Pierwsza torpeda wystrzelona z krążownika chybiła, druga zatoczyła łuk i trafiła w szalupę frachtowca znajdującą się tuż za rufą krążownika. Dopiero trzecia torpeda była celna i ***Barneveld*** został zatopiony w pozycji 10°28'S–04°W.
24 stycznia — nastąpiło ponowne spotkanie z rajderem ***Thor***, który przekazał na krążownik oddział pryzowy przeznaczony na innego rajdera.
25 stycznia — do okrętów dołączył ***Nordmark*** i pryz ***Sandefjord*** oraz zbiornikowiec ***Eurofeld***. Krążownik pobrał z ***Nordmarka*** 524 m³ oleju napędowego, 33 m³ oleju smarnego, 57 ton prowiantu, trzy torpedy

***Admiral Scheer* na Południowym Atlantyku. W tle krążownik pomocniczy *Thor*, zakamuflowany jako japoński frachtowiec. Zdjęcie wykonano z zaopatrzeniowca *Nordmark*.**

i sześć ton amunicji. Pryz ***Sandefjord***, na który ***Admiral Scheer*** przekazał 250 jeńców, skierowany został do Bordeaux (Francja).

28 stycznia — ***Admiral Scheer*** popłynął w kierunku Przylądka Dobrej Nadziei, kierując się na Ocean Indyjski.

3 lutego — krążownik minął Przylądek Dobrej Nadziei i wpłynął na wody Oceanu Indyjskiego.

14 lutego — ***Admiral Scheer*** dołączył do skupionych w pozycji 13°S–64°E czterech statków, a mianowicie krążownika pomocniczego *Atlantis*[6], jego dwóch pryzów ***Speybank*** i ***Ketty Brövig*** oraz łamacza blokady ***Tannenfels***. Ponadto znajdował się też tam włoski okręt podwodny. Na *Atlantisa* przekazano oddział pryzowy.

16 lutego — krążownik pobrał z ***Ketty Brövig*** 1200 t oleju napędowego.

17 lutego — zgromadzone jednostki rozeszły się do wyznaczonych rejonów działania. Krążownik skierował się w rejon na północ od Madagaskaru.

20 lutego — w pozycji 10°S–45°E ***Admiral Scheer*** zatrzymał zbiornikowiec ***British Advocate*** (1922 r., 6994 BRT/9425 ts), należący do kompanii British Tanker Co z Londynu i obsadził go załogą pryzową, ponieważ na statku znajdowało się 4070 ton ropy i 4770 ton nafty. Statek odesłano do Francji. Następnym zatrzymanym statkiem był s/s ***Grigorios C.II*** (1919 r., 2564 BRT/3730 ts), stanowiący własność greckiego armatora Callimanopulos z Pireusu. Ponieważ na statku odkryto sprzęt wojenny, postanowiono po zabraniu załogi statek zatopić, co też uczyniono.

21 lutego — ***Admiral Scheer***, po wykryciu przez wodnosamolot frachtowca kanadyjskiego s/s ***Canadian Cruiser*** (1921 r., 7138 BRT) armatora Canadian Tramp z Montrealu, zatopił go. Załogę statku wzięto do niewoli. Nastąpiło to w pozycji 6°36'S–47°18'E. Statek przed zatopieniem zdołał nadać sygnał ostrzegawczy o ataku przez okręt wojenny. Następnie na krążowniku odebrano depeszę z rozkazem powrotu do Niemiec oraz o przyznaniu d-cy krążownika Krzyża Rycerskiego.

22 lutego — okręt o godz. 9.00 napotkał i zatopił holenderski statek s/s ***Rantaupandjag*** (1921 r., 2542 BRT/3680 ts), ten jednak zdążył nadać sygnał ostrzegawczy „RRR". Po wzięciu do niewoli 65 członków załogi krążownik oddalił się od miejsca akcji. W cztery godziny po nadaniu sygnału przez holenderski frachtowiec, ***Admiral Scheer*** został zauważony przez pilota rozpoznawczego *Warlus'a* z brytyjskiego krążownika ***Glasgow*** w pozycji 8°30'S–51°35'E tj. przy północnym wybrzeżu Madagaskaru. Natychmiast przekazano informację o korsarzu do wszystkich statków operujących w tym akwenie. Jednak pogorszenie pogody i zapadający zmrok spowodował, że ***Admiral Scheer*** nie został odnaleziony i zdołał wymknąć się poszukującym go brytyjskim okrętom.

3 marca — ***Admiral Scheer*** minął Przylądek Dobrej Nadziei i wpłynął na Ocean Atlantycki.

8 marca — krążownik spotkał się z niemieckim statkiem ***Ermland***, na który przekazano 148 jeńców z zatopionych statków. Wkrótce zauważono ***Nordmarka***; po pobraniu paliwa postanowiono spotkać się ponownie w punkcie „Karin".

9 marca — na spotkanie z krążownikiem przybył zaopatrzeniowiec ***Alsteufer***, z którego pobrano amunicję do dział 150 mm i części zapasowe do wodnosamolotu. Wkrótce ***Alsteufer*** i ***Nordmark*** odpłynęły do punktu spotkania „Andalusia".

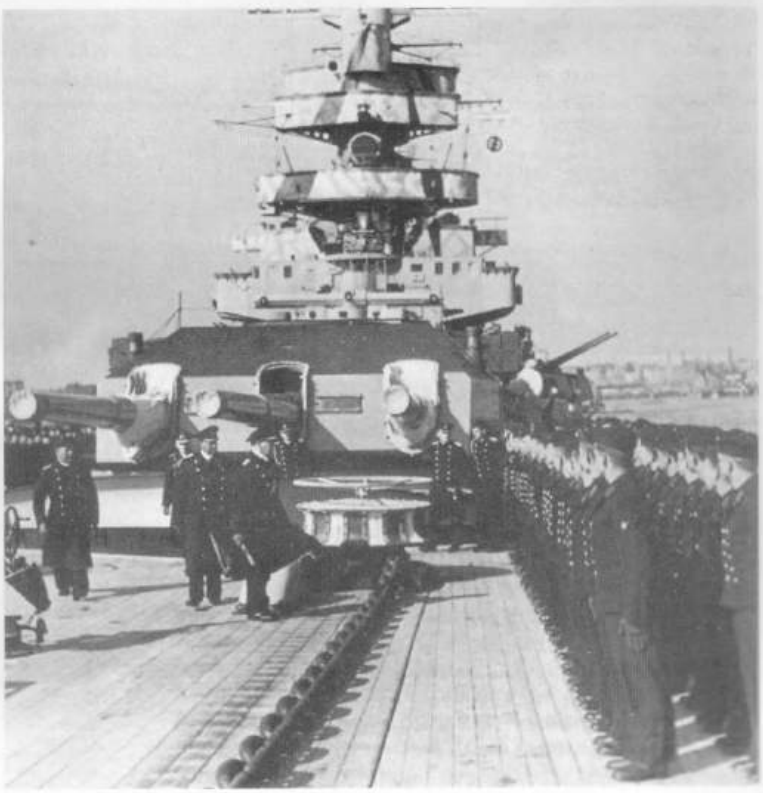
15 marca — krążownik przekroczył równik i spotkał się z krążownikiem pomocniczym ***Kormoran***[7] oraz okrętem podwodnym **U 124**. Na okręt przekazano elementy urządzenia radiolokacyjnego. Po przybyciu statku ***Nordmark***, ***Admirał Scheer*** zatankował paliwo oraz pobrał prowiant. Po krótkim postoju, który wykorzystano do oczyszczenia dna z wodorostów i drobnych napraw, krążownik wyruszył do Niemiec.

27 marca — zbliżając się do tzw. Drogi Duńskiej ***Admiral Scheer*** otrzymał od SKL rozkaz pomalowania na kolor czerwony dachów wież artylerii głównej, celem indentyfikacji dla samolotów Luftwaffe. Po południu podczas wejścia do Drogi Duńskiej radar krążownika wykrył duży cel i artyleria postawiona została w stan pogotowia bojowego. Wkrótce zauważono ciężki krążownik, który oddalił się. W nocy ***Admiral Scheer*** minął Drogę Duńską.

28 marca — rano zauważono jednostkę klasy ***Nelson***; po wielu niepokojących momentach ***Admiral Scheer*** w celu oddalenia się od przeciwnika zbliżył się do granicy lodowca.

29 marca — nastąpiło pogorszenie pogody, wzmogła się siła wiatru i zaczęły opady śniegu, które skryły krążownik. Po zakotwiczeniu w Grimstadfjordzie okręt był wizytowany przez dowódcę zachodniego wybrzeża wiceadmirała Schradera i dowódcę 8 Flotylli z Narwiku.

Grossadmiral Reader wizytuje ciężki krążownik *Admiral Scheer* po jego powrocie z korsarskiego rejsu, Kilonia, 1 kwietnia 1941 roku.



6. Krążownik pomocniczy *Atlantis* zbudowany został jako frachtowiec o nazwie *Goldenfels* w 1937 r. w stoczni Vulkan w Bremen. Miał pojemność 7682 BRT. Wymiary: 149 x 18,7 x 8,7 m. Moc maszyn 7600 KM pozwalała osiągnąć prędkość 16 węzłów. Stanowił własność firmy Hansa z Bremen. W 1939 r. w stoczni Deschimag w Bremen został przebudowany na krążownik pomocniczy. Otrzymał zamaskowane uzbrojenie składające się z sześciu dział kalibru 150 mm, jednego działa kalibru 75 mm, dwóch działek plot. 37 mm, czterech działek plot. 20 mm. Ponadto otrzymał cztery wyrzutnie torped kalibru 533 mm i mógł zabierać 92 miny. Posiadał też dwa wodnosamoloty Heinkel He 114 B. Po przebudowie otrzymał nazwę *Atlantis* i kryptonim HSK 2 i Schiff 16. Zatopiony 21 listopada 1941 r. przez brytyjski ciężki krążownik *Devonshire*. W ciągu swej działalności *Atlantis* zatopił aż 22 statki.

7. Krążownik pomocniczy *Kormoran* zbudowany został jako statek handlowy w 1938 r. w stoczni Krupp Germania Werft w Kiel dla Hamburg-Amerika Line z Hamburga. Otrzymał nazwę *Steinmark*. Jego pojemność wynosiła 8736 BRT, długość — 164,0 m, szerokość — 20,2 m i zanurzenie — 8,8 m. Jako napędu głównego użyto czterech silników wysokoprężnych napędzających cztery prądnice po 2600 kVA, dostarczające energii silnikom elektrycznym, które napędzały dwie śruby. Ogólna moc silników wynosiła 16.000 KM co pozwalało osiągnąć prędkość 18 węzłów. W 1940 r. stocznia Deutsche Werft w Hamburgu przebudowała go na krążownik pomocniczy. Otrzymał zakamuflowane uzbrojenie, składające sie z sześciu dział kalibru 15,0 cm, dwóch działek 3,7 cm, pięciu działek plot. kalibru 2 cm i sześciu wyrzutni torped kalibru 53,3 cm. Ponadto posiadał na wyposażeniu dwa wodnosamoloty Ar 196 A-1 i jeden ścigacz typu LS 3. Zabierał także 30 min. Załoga składała się z 18 oficerów i 375 marynarzy. Po przebudowie otrzymał nazwę *Kormoran* i kryptonim Schiff 41. W okresie swej działalności zatopił 10 statków. Zatonął w dniu 19 listopada po walce z australijskim krążownikiem *Sydney*, którego poważnie uszkodził. Do dziś nie jest wyjaśniona przyczyna zatonięcia australijskiego krążownika. Jedna z wersji podaje iż *Sydney*, ciężko uszkodzony, wyleciał w powietrze na skutek eksplozji komór amunicyjnych, a druga przypisuje zatopienie japońskiemu okrętowi podwodnemu.

Powyżej i poniżej: Ciężki krążownik *Admiral Scheer* po powrocie z rejsu korsarskiego w kwietniu 1941 roku.

30 marca — na wysokości Bergen krążownik otrzymał eskortę składającą się z niszczycieli **Z 23**, **Z 24** i torpedowca ***Iltis***.

1 kwietnia — okręt przybył do Kiel. W ciągu trwającego 161 dni rajdu okręt przebył 46.419 Mm, zdobył i zatopił 17 statków. W tym samym dniu okręt wizytował wielki admirał E. Reader, dziękując załodze za osiągnięty sukces. Czterdziestu marynarzy otrzymało krzyż żelany I kl., a reszta załogi II kl.

7/8 kwietnia — na znajdujący się w Kilonii krążownik dowództwo RAF-u postanowiło przeprowadzić ciężki nalot. W nocy okręt zaatakowało 49 bombowców *Whitley*. Okręt nie odniósł jednak uszkodzeń, dwa samoloty zostały zestrzelone.

8/9 kwietnia — kolejny bezskuteczny nalot 44 bombowców *Whitley*. Dowódca okrętu kmdr. Krancke został awansowany do stopnia kontradmirała.

15 kwietnia — okręt skierowany został do stoczni Deutsche Werke w Kiel, gdzie został wydokowany. Stocznia przeprowadziła remont mający przywrócić krążownikowi pełną sprawność bojową. Wszystkie jego silniki główne i pomocnicze zostały rozebrane, usunięto również pompy. Wszystko to dostarczono do fabryki MAN w Augsburgu, gdzie podzespoły poddane zostały naprawom. Tak samo postąpiono z generatorami.

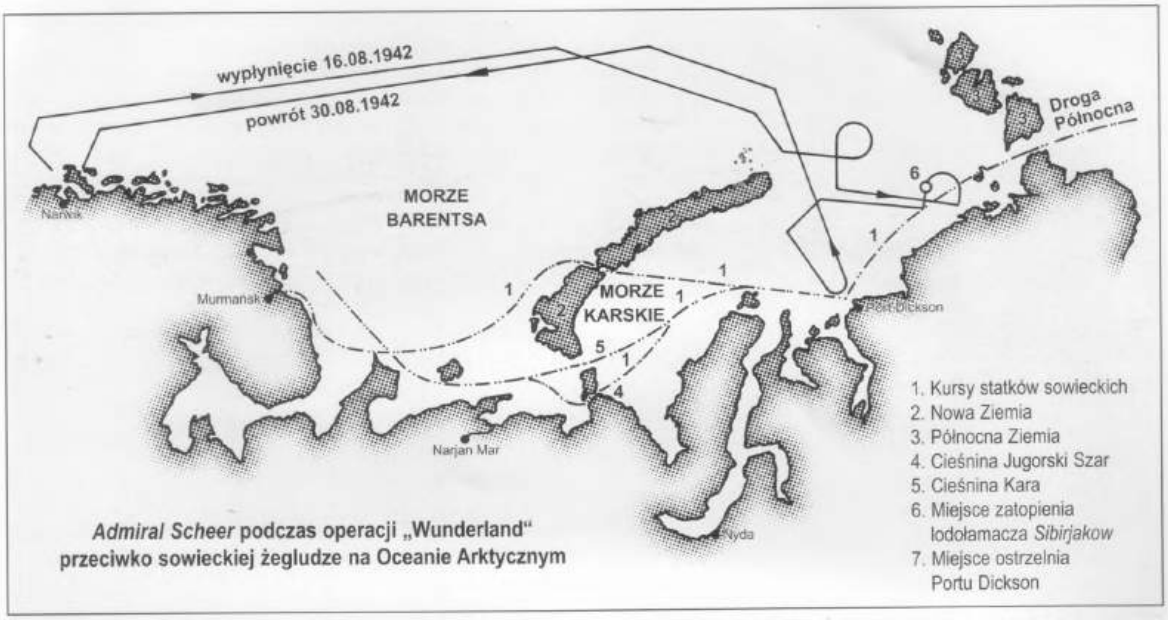
12 czerwca — dowództwo okrętu objął kmdr. Meendsen-Bohlken.

lipiec/sierpień — ***Admiral Scheer*** opuścił stocznię i odbył szereg ćwiczeń szkoleniowych, mających na celu poprawienie sprawności okrętu po pobycie w stoczni. Już podczas prób wynikły problemy z silnikami okrętu i ***Admiral Scheer*** musiał powrócić do stoczni. Po storpedowaniu krążownika ***Lützow*** podjęto decyzję o wysłaniu okrętu na jego miejsce, razem z jednostką zaopatrzeniową ***Uckemark,*** planując całą akcję na koniec sierpnia 1941 r. Okręt przeprowadził intensywne strzelania artyleryjskie w Zatoce Meklenburskiej. Podczas ćwiczeń artylerii płot. samoloty Luftwaffe holowały cele powietrzne oraz symulowały ataki torpedowe na krążownik.

4 września — krążownik opuścił Kiel i udał się do Oslo w eskorcie torpedowców **T 2**, **T 8** i **T 11** do grupy dołączył też łamacz blokady. Przed południem powracające z nalotu do Anglii samoloty RAF-u przypadkowo odkryły niemiecki zespół. W związku z tym Anglicy wysłali samolot rozpoznawczy *Hudson* z 220 Dywizjonu mający za zadanie patrolowanie Skagerraku od północy, gdzie okręt został wcześniej wykryty przez samoloty brytyjskie.

5 września — o godz. 03.08 zespół deszyfrujący przekazał d-cy krążownika przechwycony meldunek informujący o tym, że zespół został zauważony przez nieprzyjaciela. Przerwano zygzakowanie, zwiększono prędkość. O godz. 07.35 ***Admiral Scheer*** minął

***Admiral Scheer* sfotografowany podczas pobytu na Morzu Bałtyckim w 1942 roku.**



***Admiral Scheer* podczas operacji „Wunderland" przeciwko sowieckiej żegludze na Oceanie Arktycznym**

Askholm i o godz. 10.00 wpłynął do Oslo. Wkrótce otoczono okręt sieciami przeciwtorpedowymi oraz maskującymi.

O godzinie 13.04 ogłoszono pierwszy nalot przeciwlotniczy.

6 września — kolejny nalot przeprowadzony przez cztery latające fortece B–17 z 90 Eskadry startujące z Kinloss, które w godzinach popołudniowych nadleciały nad Oslo. Wszystkie zrzucone bomby chybiły, a jedna z maszyn (AW 533 EX 40–2071) została zestrzelona przez niemieckie myśliwce.

7 września — kolejny nalot na niemiecki okręt; po południu ***Admiral Scheer*** opuścił Oslo udając się na Bałtyk.

8 września — kolejny nalot na Oslo, który nie zastał już krążownika, bowiem powrócił on do Swinemünde (Świnoujście). Wcielenie okrętu do tzw. *Baltenflotte* (Flota Bałtów), w skład której wchodziły: pancernik ***Tirpitz***, ciężki krążownik ***Admiral Scheer***, cztery lekkie krążowniki ***Emden***, ***Leipzig***, ***Köln*** i ***Nürnberg***, trzy niszczyciele, flotylla ścigaczy i sta-

Powyżej i poniżej: Ciężki krążownik *Admiral Scheer* po powrocie z rejsu korsarskiego w kwietniu 1941 roku.

Admiral Scheer **podczas przejścia do Operacji „Wunderland".**

wiaczy min. Krążownik wchodził w skład grupy północnej tej floty wraz z pancernikiem ***Tirpitz***, lekkim krążownikiem ***Nürnberg*** i niszczycielami **Z 25, Z 26** i **Z 27**. Zadaniem floty było nie dopuszczenie do przedarcia się radzieckiej Floty Bałtyckiej z Zatoki Fińskiej do Szwecji. Okręty miały działać na Bałtyku.

23 września — grupa północna *Baltenflotte* opuściła Swinemünde (Świnoujście) i udała się w rejon Wysp Alandzkich, celem ewentualnego przechwycenia sowieckich okrętów.

24 września — okręty zakotwiczyły w Foegloe Fjord przy wejściu do Zatoki Fińskiej.

25 września — ***Admiral Scheer*** opuścił Wyspy Alandzkie i udał się do Kiel.

26 września — krążownik zacumował w Kiel.

28 wrzesnia — wyjście okrętu do Hamburga.

29 września — ***Admiral Scheer*** wszedł do stoczni Blohm & Voß. W trakcie pobytu w stoczni krążownik przeszedł rutynowy przegląd, a także dokonano koniecznych napraw urządzeń i mechanizmów. Zamontowano też na rufowym dalmierzu stanowisko radaru FuMo 26.

24 października — krążownik opuścił stocznię i udał się do bazy Gotenhafen (Gdynia), gdzie na Bałtyku odbył szereg prób i szkoleń załogi.

listopad — powstał plan wysłania krążownika wraz z pancernikiem ***Tirpitz*** na Atlantyk celem niszczenia żeglugi alianckiej. Jednak, wobec obaw Hitlera o los okrętów po stracie pancernika ***Bismarck***, plan nie zyskał jego akceptacji. Okręt nadal pozostawał w Gotenhafen, realizując program ćwiczeń.

1942

styczeń — pod koniec miesiąca ***Admiral Scheer*** opuścił Gotenhafen i udał się do Kiel.

3 lutego — krążownik opuścił Kiel, przeszedł Kanał Kiloński (wówczas Kaiser Wilhelm Kanal) i przeszedł do Brunsbüttel. Związane było to z przygotowaniami do przejścia niemieckich pancerników ***Scharnhorst*** i ***Gneisenau*** oraz ciężkiego krążownika ***Prinz Eugen*** z francuskiego Brestu przez Kanał La Manche do baz niemieckich, skąd wszystkie okręty miały udać się do Norwegii. Ponieważ oba pancerniki odniosły uszkodzenia na minach, skierowane zostały do stoczni i przejście do baz w Norwegii odłożono.

20 lutego — rano ***Admiral Scheer*** wraz z ciężkim krążownikiem ***Prinz Eugen*** w eskorcie niszczycieli: ***Richard Beitzen***, ***Friedrich Ihn***, ***Paul Jacobi*** i **Z 25** i torpedowca ***Seeadler*** opuścił Brunsbüttel i obrał kurs na Norwegię. Cała operacja nosiła kryptonim „Sportplast". Później do eskorty przyłączył się niszczyciel ***Hermann Schoemann*** i torpedowiec ***Iltis***. Późnym popołudniem okręty zostały dostrzeżone przez brytyjskie samoloty u wybrzeży holenderskich. Admiralicja brytyjska wysłała przeciw nim lotniskowiec ***Victorius*** ubezpieczany przez pancernik ***King George V*** i niszczyciele. Wysłana brzez brytyjczyków eskadra samolotów nie odnalazła jednak niemieckich okrętów.

21 lutego — o godz. 12.10 z pokładu ***Admirala Scheer*** zauważono po prawej burcie samolot. Był to brytyjski *Hudson*, który przekazał dokładną pozycję zauważonego zespołu. Po rozszyfrowaniu brytyjskiego meldunku, wiceadmirał Ciliax rozważał możliwość powrotu do Niemiec, jednak w końcu podjął decyzję o kontynuowaniu operacji. Natomiast wielkie zdziwienie na pokładzie okrętu wywołał otrzymany o godz. 17.27 medunek od Dowództwa Grupy Północ o zmniejszeniu prędkości i przejściu na kurs rezerwowy. Wiceadmirał przekazał wiadomość admirałowi Carlsowi, lecz nie otrzymał odpowiedzi. Po odesłaniu 5 Flotylli Torpedowców do Helgolandu o godz. 19.38 powrócono na dawny kurs.

22 lutego[8] — rano zespół niemiecki zabrał pilota z Karsmundu i wkrótce potem kontynuowano przejście, zauważając cztery samoloty brytyjskie *Beaufighter* z 248 Dywizjonu, które miały przeprowadzić atak na lotnisko Stavanger-Sola. Okręty niemieckie około godz. 14.00 stanęły na kotwicy w Grimstadfjord na wodach okupowanej Norwegii. O godz. 15.00 stojące na kotwicy okręty zostały ponownie wypatrzone przez brytyjski zwiad lotniczy, dokonany przez *Spitfire'y*. Dalsze przejście postanowiono kontynuować w nocy. Godzinę przed północą okręty podniosły kotwice i udały się na pełne morze.

23 lutego — po wyjściu na otwarte morze zespół zwiększył prędkość do 24 węzłów, pogorszeniu uległa pogoda, zaczął wiać silny wiatr i padać śnieg. Wkrótce niszczyciele pogubiły się. W międzyczasie admirał Tovey przygotowywał nowy atak na niemieckie okręty zakotwiczone w Tromso. Do tego celu przeznaczono lotniskowiec ***Victorius***, krążownik ***Berwick*** i cztery niszczyciele. Ponadto cztery okręty podwodne zostały rozlokowane w okolicach Trondheim. Złe warunki atmosferyczne nie sprzyjały nalotom, jednak z lotniskowca wystartowało 10 samolotów *Albacore* z 832 Eskadry. Jeden z nich wyposażony był w radar. Wkrótce wystartowało siedem samolotów z 817 Eskadry, w tym dwa z radarem. Około godz. 03.00, 832 Eskadra RAF-u nawiązała z niemieckim zespołem kontakt radarowy. Jednak pogarszające się warunki pogodowe nie pozwoliły na przeprowadzenie nalotu i samoloty otrzymały rozkaz powrotu na lotniska lądowe w Anglii. W trakcie przejścia o godz. 07.00 brytyjski okręt podwodny ***Trident*** storpedował ciężki krążownik ***Prinz Eugen***, który w wyniku ataku został poważnie uszkodzony.

8. Według innych źródeł angielskich okręty atakowane były około godz. 08.30 pod Egersundem przez brytyjskie samoloty z lotniskowca *Victorius*, jednak bezskutecznie.

Między innymi uszkodzeniu uległa rufa okrętu (na długości 14 m), która zanurzyła się w wodzie. Okręt wszedł do Trondheimfjord i stanął na kotwicy. W Lofjord stanął natomiast ***Admiral Scheer***.

marzec–kwiecień — krążownik stał bezczynnie we fiordzie.

9 maja — ***Admiral Scheer*** w eskorcie niszczycieli **Z 30** i **Z 28** i dwóch torpedowców opuścił Lofjord i skierował się do Narwiku. Okrętom towarzyszył zbiornikowiec ***Dithmarschen***.

10 maja — okręty weszły do Zatoki Bogen i stanęły na kotwicy.

24 maja — o godz. 23.45 do Zatoki Bogen, gdzie znajdował się ***Admiral Scheer*** i niszczyciele: **Z 24**, **Z 28**, i **Z 30** oraz okręt obrony plot. ***Nymphe***, a także statki zaopatrzeniowe, wpłynął bliźniaczy ***Lützow*** i niszczyciele ***Richard Beitzen***, **Z 27** i **Z 29** oraz torpedowiec **T 7**, statek zaopatrzeniowy ***Nordmark*** i pięć ścigaczy.

8 czerwca — we fiordach Ofot i West ***Admiral Scheer*** i ***Lützow*** wraz niszczycielami odbyły ćwiczenia.

1 lipca — ***Admiral Scheer*** wraz z ciężkim krążownikiem ***Lützow*** i pięcioma niszczycielami: **Z 24**, **Z 27**, **Z 28**, **Z 29** i **Z 30**, opuścił Narwik w ramach operacji „Rösselsprung", której celem miało być zniszczenie konwoju PQ 17, i udał się do fiordu Kaa.

3 lipca — podczas przejścia do fiordu Alta krążownik ***Lützow*** wszedł na podwodne skały i uległ uszkodzeniu, po czym został wyłączony z operacji. Do fiordu Alta przypłynął pancernik ***Tirpitz*** oraz ciężki krążownik ***Admiral Hipper*** w eskorcie dwóch niszczycieli i dwóch torpedowców. Całością sił dowodził dowódca floty admirał Schniewid zaokrętowany na pancerniku ***Tirpitz***.

5 lipca — o godz. 11.00 okręty: ***Tirpitz***, ***Admiral Scheer*** i ***Admiral Hipper*** w eskorcie siedmiu niszczycieli i dwóch torpedowców opuściły fiord Alta i skierowały się na otwarte morze ku Wyspie Niedźwiedziej. O godz. 16.33 okręty zostały zauważone przez radziecki okręt podwodny **K–21**, a później przez brytyjski **P–54**. Radziecki okręt przeprowadził nieskuteczny atak torpedowy na niemiecki pancernik.

6 lipca — na niemieckie okręty dotarł meldunek radiowy o odwołaniu operacji i powrocie do baz norweskich. Krążownik ***Admiral Scheer*** wraz z niszczycielami ***Friedrich Ihn***, **Z 24** i torpedowcami **T 15** i **T 17** oraz zbiornikowcem ***Dithmarschen*** zawrócił i udał się do Zatoki Bogen.

14 lipca — krążownik przeszedł do Skommenfjord.

sierpień — Niemcy otrzymali od wywiadu japońskiego informację, że w dniu 1 sierpnia przeszedł Cieśninę Beringa duży konwój składający się z 19 statków i czterech lodołamaczy sowieckich. Okręt skierował się na Morze Karskie.

Powstał plan operacji, która otrzymała kryptonim „Wunderland" (Cudowna kraina). Do przeprowadzenia operacji, której celem było przechwycenie i zniszczenie konwoju, a także niszczenie żeglugi sowieckiej na Oceanie Arktycznym, wyznaczono krążownik ***Admiral Scheer***. Przed okrętem postawiono następujące zadania:

1. niszczenie sowieckich statków handlowych na Morzu Karskim,
2. niszczenie pojedynczych sowieckich okrętów wojennych,
3. ostrzelanie portu Amdarma położonego na wschód od cieśniny Jugorski Szar.

16 sierpnia — ***Admiral Scheer*** w eskorcie niszczycieli ***Erich Steinbrinck***, ***Richard Beitzen*** i ***Friedrich Eckholdt*** opuścił Skommenfjord i udał się w kierunku wysp Ziemia Franciszka Józefa.

17 sierpnia — na wysokości Wysp Barentsa niszczyciele zawróciły do baz norweskich, a krążownik podążył w kierunku Nowej Ziemi.

19 sierpnia — około godz. 00.15 ***Admiral Scheer*** spotkał się z okrętem podwodnym **U 601**, od dowódcy którego uzyskał dane o załodzeniu na obszarze, gdzie miał działać. Po rozstaniu się z okrętem podwodnym krążownik podążył w kierunku Przylądka Upragnionego, a następnie obrał kurs północno–wschodni kierując się ku Wyspie Samotności.

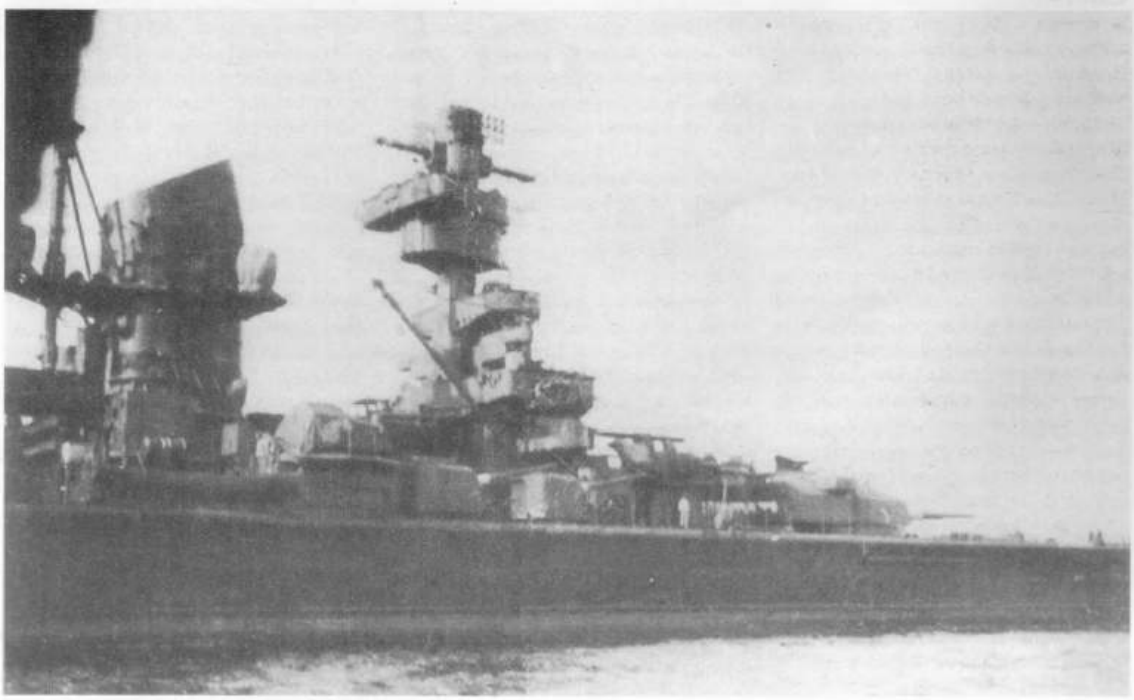
20 sierpnia — spotkanie z okrętem podwodnym **U 251**. Po otrzymaniu potrzebnych informacji ***Admiral Scheer*** skierował się ku Ziemi Północnej, a potem zmienił kurs na północno–wschodni, podążając w kierunku Półwyspu Tajmyr. Po wysłaniu na zwiad wodnosamolotu, pilot zameldował o wykryciu konwoju w odległości 60 Mm idącego kontrkursem. Jednak po pewnym czasie pilot wodnosamolotu stracił kontakt z konwojem, a pogorszająca się pogoda (gęsta mgła) spowodowała, że krążownik nie odnalazł konwoju i miał trudności z odnalezieniem swojego wodnosamolotu.

21 sierpnia — kolejny zwiad lotniczy przyniósł informację, że droga jest wolna od lodów.

22 sierpnia — rano ***Admiral Scheer*** zbliżył się na 10 Mm do Cieśniny Nordenskjölda. Wystrzelony nad ranem Arado powrócił, ponieważ gęsta mgła utrudniła rozpoznanie. Drugi lot rozpoznawczy Arado w godzinach popołudniowych nie potwierdził odnalezienia konwoju.

23 sierpnia — około godz. 14.00 Arado wyruszył na kolejny lot rozpoznawczy. Po pewnym czasie pilot odnalazł statki konwoju, które schroniły się w południowej części Cieśniny Wilkickiego. Ponieważ do-

Admiral Scheer **podczas operacji „Wunderland" w sierpniu 1942 roku na północ od wyspy Nowa Ziemia.**



***Admiral Scheer* podczas pobytu na wodach norweskich.**

wódca krążownika nie posiadał dokładnych map tego regionu, zrezygnował z zamiaru zaatakowania konwoju, bojąc natknąć się na ewentualne przeszkody, mogące spowodować uszkodzenia okrętu, wobec czego zmienił kurs na południowy, a następnie na wschodni.

24 sierpnia — rano krążownik wystrzelił swój wodnosamolot celem rozpoznania sytuacji. Jednak nadal panująca gęsta mgła spowodowała, że pilot zdecydował się na powrót do krążownika. Dowódca postanowił więc zmienić kurs na północny, a następnie na południowy.

25 sierpnia — wysłany rano na rozpoznanie wodnosamolot ponownie nie potwierdził obecności w tym rejonie żadnych statków. Podczas wodowania Arado zahaczył skrzydłem o powierzchnię wody i rozbił się. Załogę uratowano. W godzinach popołudniowych ***Admiral Scheer*** napotkał płynący z południowego zachodu samotny statek, którym był sowiecki lodołamacz s/i ***Aleksandr Sibirjakow*** (1909 r., 1384 BRT). Był on uzbrojony w trzy działka kalibru 75 mm oraz dwa działka 45 mm. Lodołamacz wiózł sprzęt i zaopatrzenie na stację badawczą. Krążownik podniósł banderę Stanów Zjednoczonych i przekazał sygnał podając, iż nazwa jego brzmi ***Sisijama***, co miało sugerować, że jest to okręt japoński. Po błędnym rozpoznaniu przez dowódcę lodołamacza, z kim naprawdę ma do czynienia, rozkazał on nadać przez radiostację sygnał, że został zatakowany przez nieprzyjacielski krążownik pomocniczy. Sygnał odebrały radzieckie stacje polarne oraz niektóre statki. Wtedy ***Admiral Scheer*** otworzył ogień z dział kalibru 280 mm, na co lodołamacz zaczął ostrzeliwać się ze swych działek i równocześnie stawiać zasłonę dymną. Jednak celne strzały krążownika szybko zmieniły niewielki lodołamacz w płonący wrak, który po 75 minutach walki zatonął. Krążownik uratował 21 rozbitków i oddalił się na południe, aby następnie zmienić kurs na zachodni.

26 sierpnia — na trasie okrętu pojawiły się kry lodowe znacznie utrudniające nawigację, tym bardziej, że krążownik pozbawiony był rozpoznania lotniczego. Dowódca okrętu postanowił zaatakować radziecką bazę w Port Dickson, zniszczyć tam ewentualne statki jak i urządzenia portowe oraz wysadzić desant celem zniszczenia pozostałych urządzeń, radiostacji i punktu obserwacyjnego. W związku z tym zmieniono kurs na południowo-wschodni i powoli zbliżano się do celu akcji.

28 sierpnia — krótko po północy okręt został zauważony przez sowiecki punkt obserwacyjny Nowy Dickson, który powiadomił o zbliżaniu się nieznanego okrętu wojennego do Portu Dickson. Mimo prób zakłócenia meldunku przez niemiecki krążownik, został on odebrany w radzieckiej bazie. O godzinie 01.57 krążownik rozpoczął ostrzeliwanie bazy z dział artylerii kalibru 280 mm, 150 mm i 105 mm. Na jego ogień pierwszy odpowiedział patrolowiec **SKR-19**[9], który uzbrojony był w działa kalibru 76 mm i 45 mm. Następnie ogień z dział kalibru 76 mm otworzył parowiec ***Revolutsioner***[10] (1936 r., 2900 BRT/4000 ts). Oba te statki nie mogły wyrządzić, rzecz jasna, krążownikowi najmniejszej szkody. Potem do akcji włączyła się artyleria lądowa kalibru 152 mm. Zaskoczony takim obrotem sprawy dowódca krążownika zauważył, jak patrolowiec ruszył z portu i zaczął stawiać zasłonę dymną, wobec czego rozkazał przenieść ogień na **SKR-19**, który trafiony został czterokrotnie z dział kalibru 280 mm i kilkakrotnie z dział 150 mm. Na patrolowcu zginęło sześciu ludzi, a 21 zostało rannych, mimo tych trafień patrolowiec wycofał się w głąb zatoki i osadził się na mieliźnie. Trafiony został również parowiec, który zaczął płonąć. Postawiona zasłona dymna utrudniała wstrzelanie się artylerzystom krążownika w obiekty lądowe bazy, a kiedy w bliskości zaczęły wybuchać pociski artylerii nabrzeżnej kalibru 152 mm, ***Admiral Scheer*** rozpoczął wycofywanie się. Po czym opłynął wyspę od zachodu i ostrzelał ją, niszcząc budynki łowców fok, potem przeniósł ogień na punkt obserwacyjny Nowy Dickson, a następnie na radiostację, by w końcu obrać kurs na północ i oddalić się[11]. W sumie ***Admiral Scheer*** wystrzelił 77 pocisków kalibru 280 mm oraz 379 pocisków kalibru 150 i 105 mm.

29 sierpnia — nie doszło do spotkania krążownika z okrętem podwodnym **U 255**, który oczekiwał na krążownik bardziej na południe niż planowano. Na okręt dotarła depesza radiowa, rozkazująca wykonanie jeszcze jednego wypadu na Morze Karskie oraz ostrzelanie portu Amdarma. Jednak dowódca krążownika komandor Meedsen-Bohlken zdecydował się na powrót krążownika do Narwiku, mimo wyraźnego rozkazu kontynuowania operacji. Wkrótce jednak i dowództwo niemieckie nakazało przerwać operację i powrócić do bazy. Około godz. 19.00 na wysokości wyspy Barentsa jako eskorta przybyły niszczyciele ***Friedrich Eckholdt***, ***Erich Steinbrinck*** i ***Richard Beitzen***.

30 sierpnia — okręty stanęły na kotwicy na wodach Zatoki Bogen.

wrzesień–październik — ***Admiral Scheer*** przebywał w Zatoce Bogen bezczynnie. 20 października okręt opuścił Narwik i odpłynął do Trondheim w eskorcie 5 Flotylli Niszczycieli.

5 listopada — krążownik w eskorcie niszczycieli **Z 23**, **Z 28** i **Z 29** opuścił Trondheim i skierował się do Niemiec.

10 listopada — ***Admiral Scheer*** zacumował w Swinemünde (Świnoujście).

9. Był to dawny lodołamacz *Siemion Diezhniev*.

10. Niektóre źródła podają, że nazwa statku brzmiała *Revolucija*

11. Źródła sowieckie podają, że *Admiral Scheer* został trafiony trzykrotnie pociskami kalibru 152 mm, jednak Niemcy nie potwierdzają faktu trafienia krążownika.

Admiral Scheer w nowym kamuflażu na jesieni 1942 roku w Narwiku.

11 listopada — przejście krążownika do Kiel.
grudzień — pod koniec miesiąca okręt udał się do Wilhelmshaven, następnie przeszedł do stoczni Kriegsmarine Werft.

1943

styczeń — krążownik został wydokowany, zakres prac obejmował remont kapitalny silników głównych i pomocniczych, artylerii i innych urządzeń. Krążownik miał też być poddany nieznacznej przebudowie. Na okręcie pozostało tylko 50% załogi.
26 lutego — w tym czasie na port i stocznię odbyły się dwa wielkie naloty samolotów alianckich. Pierwszy miał miejsce o godz. 10.22, a drugi pół godziny później. W nalocie brało udział 70 bombowców RAF-u i USAAF. Zrzuciły one z wysokości 6000–7000 metrów 207 bomb burzących. Przebywający w V suchym doku okręt uniknął szczęśliwie bezpośrednich trafień. Bomby detonowały natomiast w IV i VI suchym doku, a odłamki bomb raziły pokład, nie czyniąc jednak poważniejszych uszkodzeń. Zginął jeden marynarz trafiony odłamkami. Nalot zakończył się o godz. 11.50.
marzec–czerwiec — kolejne naloty na port i stocznię w Wilhelmshaven, w których krążownik nie odniósł uszkodzeń.
7 października — wobec coraz silniejszych nalotów postanowiono przeholować krążownik do Swinemünde (Świnoujście), a następnie do stoczni Deutsche Werke w Gotenhafen (Gdynia), gdzie miano dokończyć remont.
listopad–grudzień — pobyt w stoczni w Gotenhafen. Na okręcie zamontowano rufową antenę radaru FuMO-26, podwyższono kołpak na kominie demontując jednocześnie pierścień wierzchni, upodobniając go do siostrzanego okrętu ***Lützow***. Zmniejszono też ilość reflektorów na platformie wokół komina do trzech sztuk.

1944

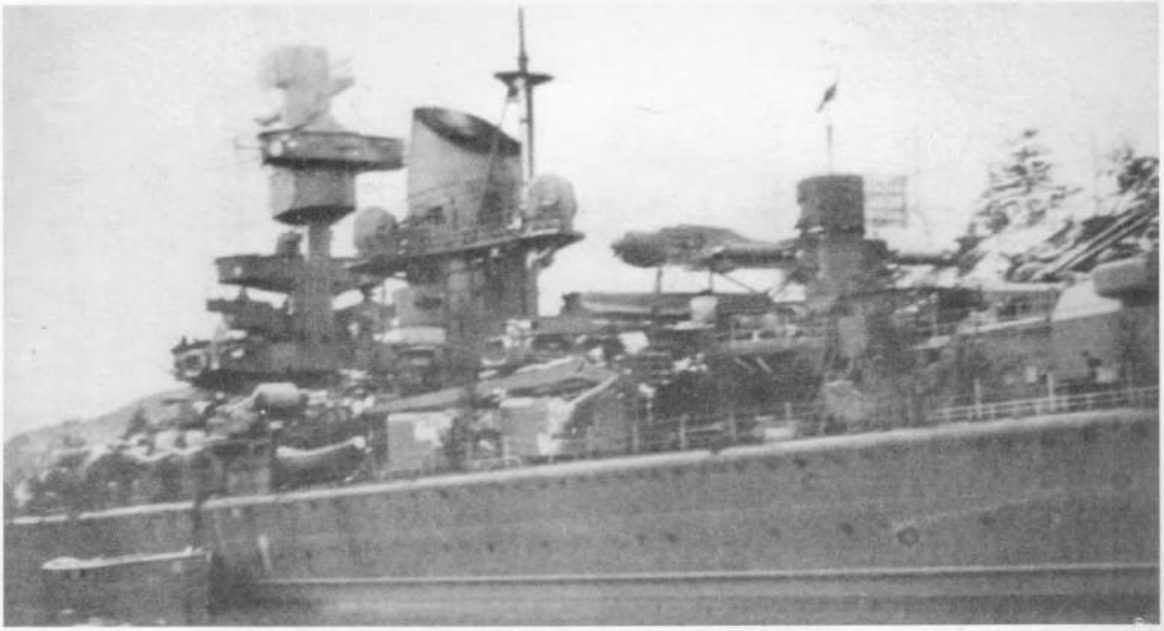
13 stycznia — ***Admiral Scheer*** opuścił stocznię i po zaokrętowaniu 500 kadetów zaczął pełnić funkcję jednostki szkolnej. Odbywał na wodach Morza Bałtyckiego szereg ćwiczeń.
luty — krążownik stacjonował w Kiel (Kilonia), wychodząc na Bałtyk celem odbycia ćwiczeń z kadetami, jak i własną załogą.
15 marca — krążownik ***Admiral Scheer*** wziął udział w manewrach zespołowych floty na Bałtyku wraz z ciężkimi krążownikami ***Lützow***, ***Prinz Eugen***, lekkimi krążownikami: ***Emden*** i ***Nürnberg***, torpedowcami, ścigaczami i okrętami podwodnymi.
30 lipca — ***Admiral Scheer*** przydzielony został do *Kampfgruppe Rogge* wraz z ciężkim krążownikiem ***Admiral Hipper*** i niszczycielami. W skład tej grupy wchodziły ponadto pancerniki ***Schleisen*** i ***Schleswig-Holstein***.
wrzesień — krążownik odpłynął do Kopenhagi. Po krótkim postoju powrócił do bazy w Gotenhafen (Gdynia).
9 października — nalot samolotów amerykańskich na bazę Kriegsmarine w Gotenhafen (Gdynia). Stojący w porcie ***Admiral Scheer*** znów szczęśliwie uniknął trafień. Zbombardowany został stojący niedaleko statek szpitalny ***Stuttgart*** (1923 r., 13.387 BRT), który zatonął.
28 października — udział ***Admiral Scheer*** oraz krążowników: ***Lützow***, ***Admiral Hipper*** i ***Nürnberg*** w asyście 6 Flotylli Niszczycieli i torpedowców **T 34** i **T 35** w ćwiczeniach zespołowych na Bałtyku. Przebieg ćwiczeń został mocno zakłócony przez sztorm. W godzinach wieczornych zespół powrócił do Gotenhafen (Gdynia).
31 października — ponowne ćwiczenia zespołowe, w tym samym składzie co 28 października, na północ od Halbinsel Hela (Półwysep Helski).
1 listopada — ***Admiral Scheer*** zacumował w Gotenhafen (Gdynia).
2–15 listopada — krążownik, pomimo trudnej sytuacji wojsk niemieckich na froncie wschodnim, nadal odbywał rejsy szkoleniowe z kadetami po Morzu Bałtyckim, mimo usilnych starań wiceadmirała Thiele o włączenie go do *Kampfgruppe Thiele* jako pełnosprawnego okrętu bojowego.
17 listopada — ***Admiral Scheer*** wraz z krążownikiem ***Admiral Hipper*** przeszedł pod rozkazy dowódcy sił Wschodniego Bałtyku, wiceadmirała Augusta Thiele do tzw. *Kampfgruppe 2*. Zadaniem tej grupy było wsparcie ogniowe broniących sie wojsk niemieckich w Ostpreußen (Prusy Wschodnie) oraz Kurlandii, a także dowóz zaopatrzenia, amunicji, ewakuacja żołnierzy, rannych i ludności cywilnej. Na krążowniku wzmocniono uzbrojenie plot., montując sześć dział typu Bofors kalibru 40 mm, zwiększono też do 24 sztuk ilość działek kalibru 20 mm[12].
20 listopada — krążowniki ***Admiral Scheer*** i ***Admiral Hipper*** w eskorcie niszczycieli **Z 25** i **Z 35** i torpedowców **T 3**, **T 12**, **T 5**, **T 9**, **T 13** i **T 16** wypłynęły z Gotenhafen i skierowały się w rejon Cieśniny Irbeńskiej, łączącej Bałtyk z Zatoką Ryską.
22 listopada — okręty przybyły w rejon półwyspu Sworbe na wyspie Sarema i rozpoczęły ostrzeliwanie wojsk sowieckich nacierających na pozycje Wehrmachtu. Huraganowy ogień ich artylerii zmusił sowietów do zaprzestania natarcia.
23 listopada — dalsze wspieranie niemieckich obrońców półwyspu ogniem artylerii. Około godz. 13.30 atak na niemieckie okręty przeprowadziło sowieckie lotnictwo. Samoloty atakowały je za pomocą bomb i torped, które okręty starały się wymanewrować, prowadząc jednocześnie skuteczny ogień plot. Naloty utrudniały jednak ostrzeliwanie pozycji wojsk sowieckich na lądzie. Podczas jednego z kolejnych nalotów ***Admiral Scheer*** został zatakowany przez samolot, który zrzucił dwie torpedy. Krążownik zrobił zwrot i zdołał wymanewrować je, lecz wtedy otrzymał trafienie bombą w pokład na rufie na wysokości XVI przedziału. Bomba przebiła pokład i, nie wybuchając, ugrzęzła wewnątrz kadłuba.
25 listopada — okręt zacumował w Gotenhafen.
grudzień — z powodu trudności paliwowych okręt pozostawał w porcie w rezerwie. Przetrwał też szczęśliwie nalot samolotów brytyjskich w nocy z 18 na 19 grudnia nie odnosząc uszkodzeń, mimo że na port i stocznię samoloty RAF-u zrzuciły 824 bomby.

Dalszy ciąg działań bojowych *Admirala Scheer* w cz. III Pancerników kieszonkowych.

12. Ilość dział plot. kalibru 20 mm, jakie okręt posiadał po listopadzie 1944 r. jest przez różne źródła różnie podawana. I tak, spotyka się dane, że okręt posiadał 28 takich działek.

Powyżej: *Admiral Scheer* podczas postoju w fiordzie Lofjord koło Trondheim w marcu 1943 roku. Obok zacumowany jest niszczyciel Z 28.

Poniżej: Zamaskowany krążownik *Admiral Scheer* podczas pobytu w norweskim Lofjord, 1943 rok.



Ciężki krążownik *Admiral Scheer* w norweskich fiordach w 1942 roku. Na katapulcie widoczny jest wodnosamolot Ar 196.

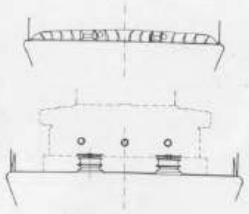
Podstawowe źródła bibliograficzne:

1. Cajus Bekker — ***Flucht über Meer Ostsee Deutsche Schicksal 1945*** — Oldenburg 1964
2. David Campbell — ***Naval Weapons of Word Two*** — Conway 1985
3. Ch. Everitt — ***The Bomber Command War Diares — An Operational Refference Book 1939–1945***
4. Erich Gröner — ***Taschenbuch der Handelsflotten 1940*** — J. F. Lehmanns Verlag, Munchen/Berlin 1940
5. Eugen Millington–Drake — ***The drama of Graf Spee and the battle of the Plate***
6. Gerhard Koop/Klaus Peter Schmolke — ***Die Panzerschiffe der Deutschland–Klasse*** — Bernard & Graefe Verlag, Bonn1993
7. Gerhard Koop/Klaus Peter Schmolke — ***Vom Orginal zum Modell: Panzerschiffe der Deutschland–Klasse*** — Bernard & Graefe Verlag, Bonn
8. Heinz Schon — ***Flucht uber die Ost See 1944/45*** — Motorbuch Verlag, Stuttgart 1995
9. Jochen Brennecke — ***Kreuzerkrieg in zwei Ozeanen*** — Jochen Brenecke, Leipzig 1942
10. Siegfrid Breyer/Gerhard Koop — ***Von der Emden zur Tirpitz*** — Bernard & Graefe Verlag, Bonn 1991
11. Siegfrid Breyer — ***Panzerschiff Deutschland*** — Marine Arsenal Band 6 — Podzun–Pallas–Verlag, Friedberg 1988
12. Siegfrid Breyer — ***Panzerschiff Admiral Graf Spee*** — Marine Arsenal Band 8 — Podzun–Pallas–Verlag, Friedberg 1989
13. Siegfried Breyer — ***Panzerschiff/Schwerer Kreuzer Admiral Scheer*** — Marine Arsenal Band 12 — Podzun–Pallas–Verlag, Friedberg 1991
14. ***Kriegstagebuch Admiral Scheer*** — fragmenty
15. M. Whitley — ***German Capital Ships*** — Arms & Armour Press

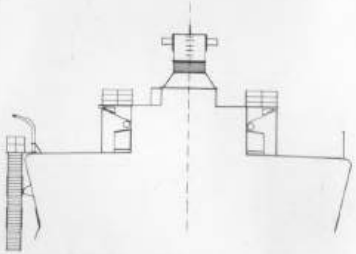
***Admiral Scheer* podczas postoju w Lofjord w Norwegii, 1943 rok.**

PANCERNIK „ADMIRAL GRAF SPEE“

PRZEKRÓJ PRZEZ WRĘGĘ 156 1/2

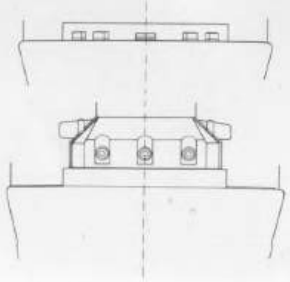


PRZEKRÓJ PRZEZ WRĘGĘ 148

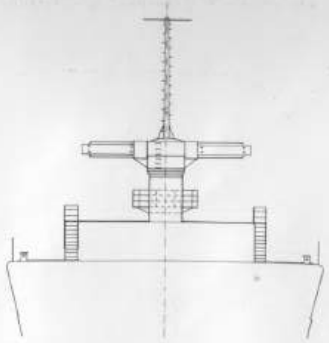


PRZEKRÓJ PRZEZ WRĘGĘ 118 1/2

PRZEKRÓJ PRZEZ WRĘGĘ 36



PRZEKRÓJ PRZEZ WRĘGĘ 45



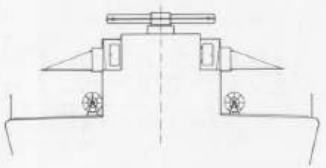
PRZEKRÓJ PRZEZ WRĘGĘ 67

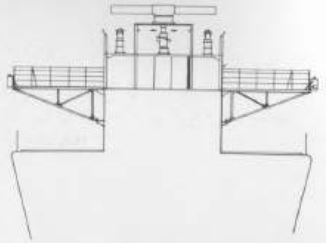
UWAGA:
NA RYSUNKU POMINIĘTO NIEKTÓRE DETALE WYPOSAŻENIA

SKALA 1: 400

ARKUSZ 2

PRZEKRÓJ PRZEZ WRĘGĘ 123 1/2





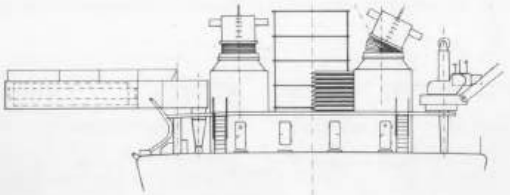
PRZEKRÓJ PRZEZ WRĘGĘ 127

PRZEKRÓJ PRZEZ WRĘGĘ 58 1/2

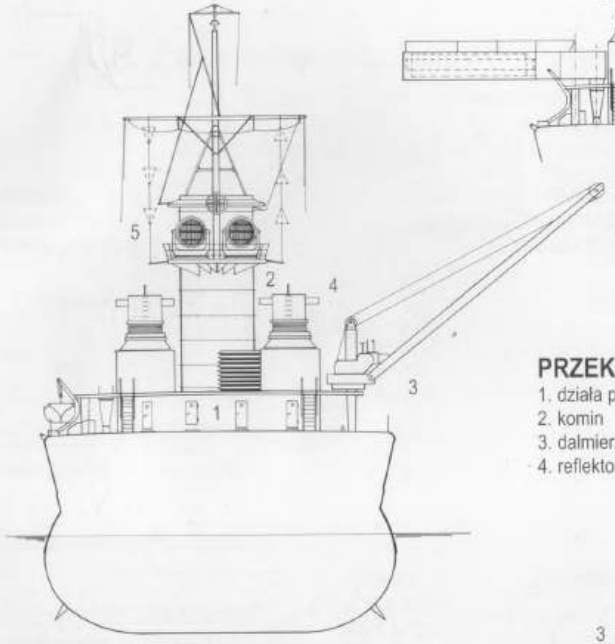
PRZEKRÓJ PRZEZ WRĘGĘ 134

PRZEKRÓJ PRZEZ WRĘGĘ 28 1/2

PANCERNIK „ADMIRAL GRAF SPEE“



PRZEKRÓJ PRZEZ WRĘGĘ 89



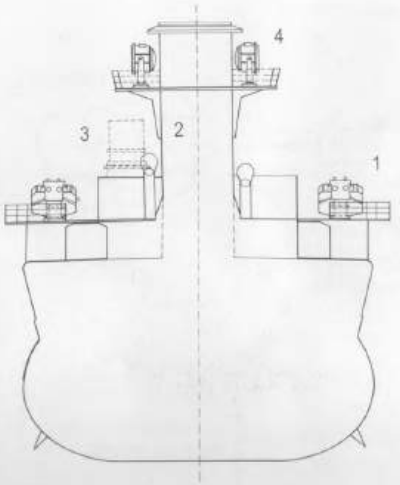
PRZEKRÓJ PRZEZ WRĘGĘ 89

WIDOK KOMINA OD STRONY RUFY

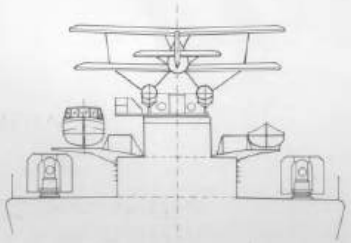
1. nadbudówka rufowa
2. komin
3. dźwig
4. dalmierz
5. reflektor

PRZEKRÓJ PRZEZ WRĘGĘ 97 1/2

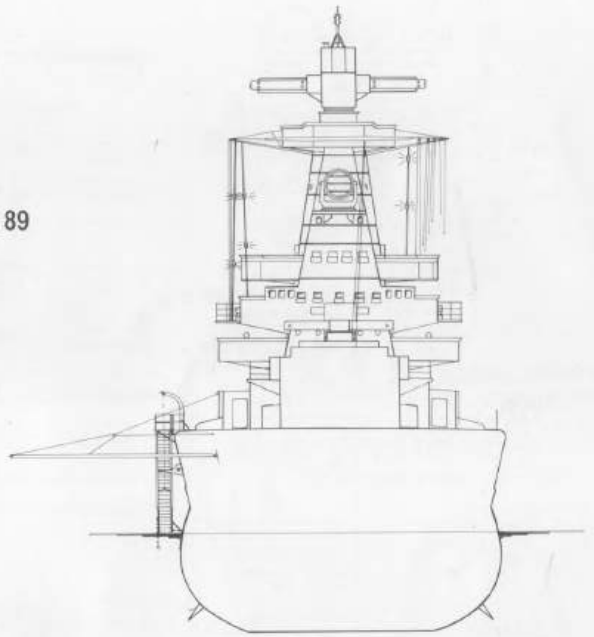
1. działa plot. 10,5 cm
2. komin
3. dalmierz
4. reflektor



PRZEKRÓJ PRZEZ WRĘGĘ 96



PRZEKRÓJ PRZEZ WRĘGĘ 75



WIDOK WIEŻY DOWODZENIA OD STRONY DZIOBU

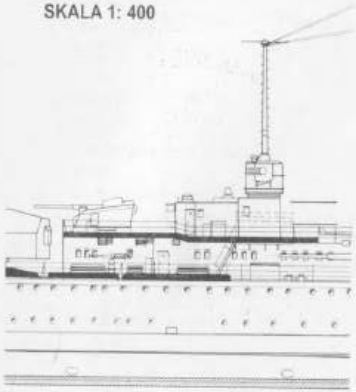
UWAGA:
NA RYSUNKU POMINIĘTO NIEKTÓRE DETALE WYPOSAŻENIA

SKALA 1: 400

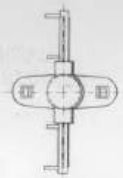
ARKUSZ 3

STRUKTURA NADBUDÓWKI PANCERNIKA „ADMIRAL GRAF SPEE"

SKALA 1: 400

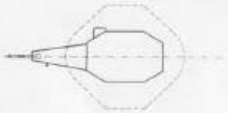


WIDOK KOMINA Z GÓRY

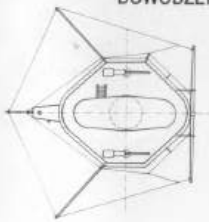


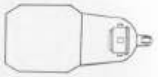
DZIOBOWE STANOWISKO DALMIERZA

POKŁAD „Co" WIEŻY DOWODZENIA



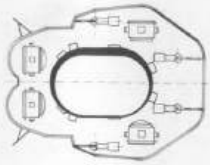
POKŁAD „B" WIEŻY DOWODZENIA

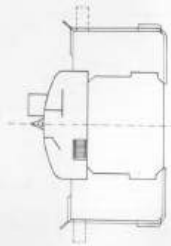




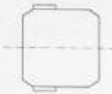
POKŁAD „D" WIEŻY DOWODZENIA

STANOWISKO REFLEKTORÓW I DZIAŁ PLOT. NA PLATFORMIE KOMINA

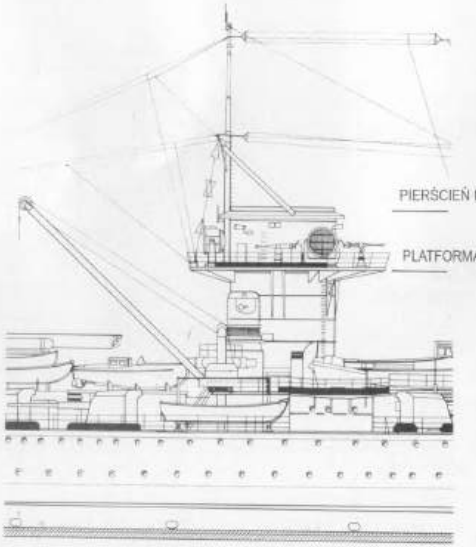


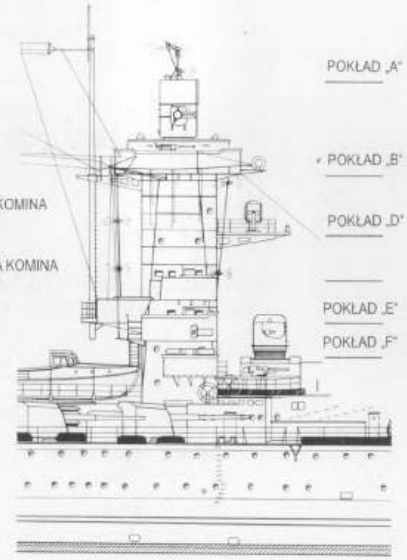


POKŁAD „Fo" WIEŻY DOWODZENIA POMOST DOWODZENIA

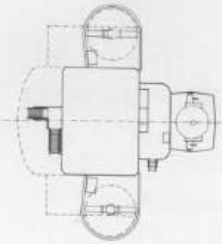


RUFOWE STANOWISKO DALMIERZA

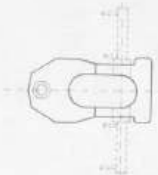




POKŁAD „E" WIEŻY DOWODZENIA POMOST DOWODZENIA



POKŁAD „F" POMOSTU DOWODZENIA



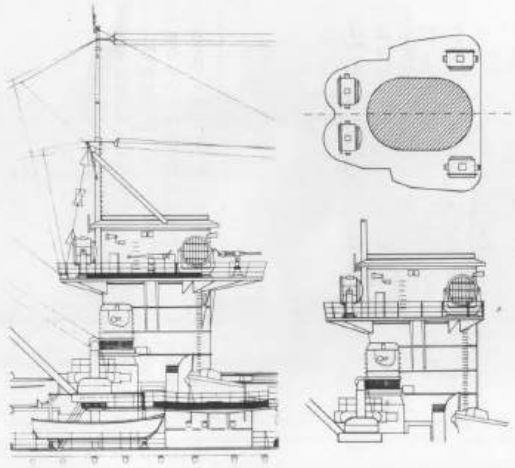
RUFOWE STANOWISKO DOWODZ. ARTYLERIĄ GŁÓWNĄ

UWAGA:
NA RYSUNKU POMINIĘTO NIEKTÓRE DETALE WYPOSAŻENIA

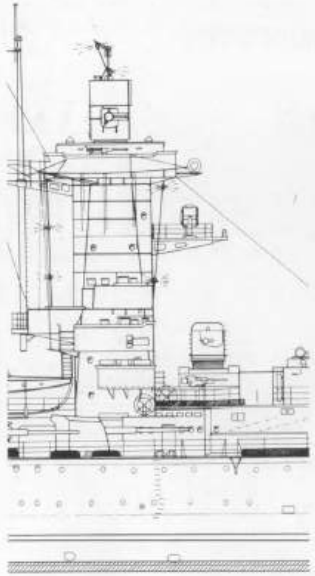
POMOST NOCNYCH DALMIERZY

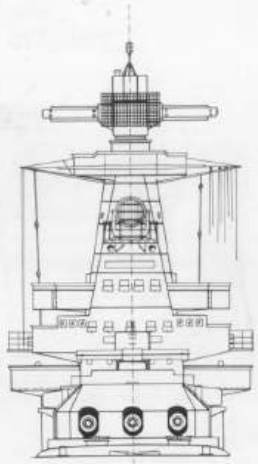
ARKUSZ 4

MODERNIZACJE
PANCERNIKA „ADMIRAL GRAF SPEE“



STANOWISKO
REFLEKTORÓW
I DZIAŁ PLOT. NA
PLATFORMIE KOMINA
PRZED PRZEBUDOWĄ

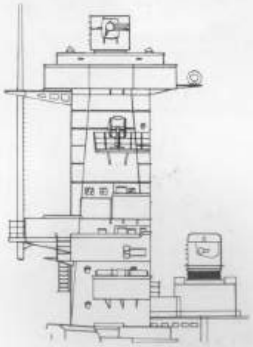


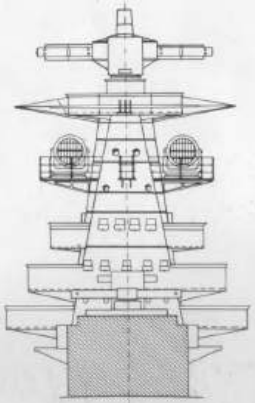


NADBUDÓWKA DZIOBOWA
PO PRZEBUDOWIE

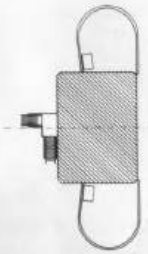
ARKUSZ 5

NADBUDÓWKA DZIOBOWA
PRZED PRZEBUDOWĄ

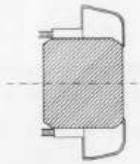




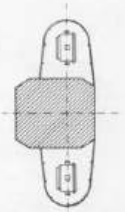
POKŁAD „F“
POMOSTU DOWODZENIA
PRZED PRZEBUDOWĄ



POMOST NOCNYCH
DALMIERZY



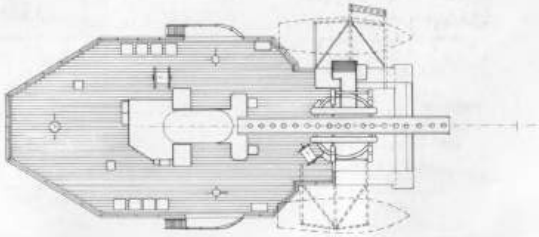
POKŁAD „D“
WIEŻY DOWODZENIA
PRZED PRZEBUDOWĄ



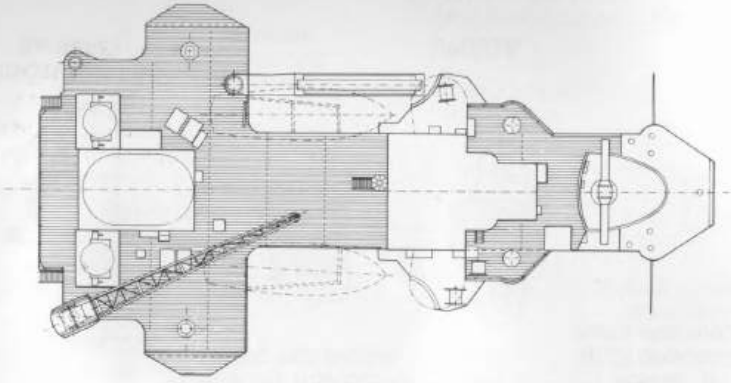
UWAGA:
NA RYSUNKU POMINIĘTO NIEKTÓRE
DETALE WYPOSAŻENIA

SKALA 1: 400

PANCERNIK „ADMIRAL GRAF SPEE“



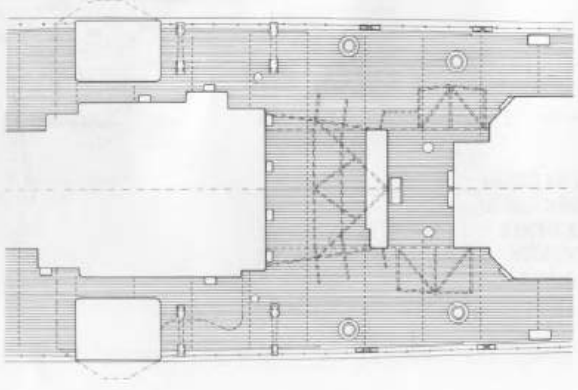
POKŁAD NADBUDÓWKI
RUFOWEJ



POKŁAD NADBUDÓWKI
DZIOBOWEJ

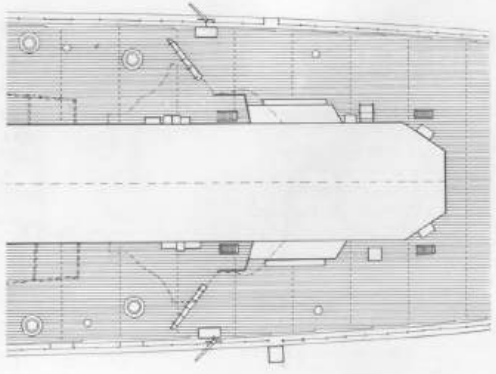
UWAGA:
NA RYSUNKU POMINIĘTO NIEKTÓRE
DETALE WYPOSAŻENIA

SKALA 1: 400



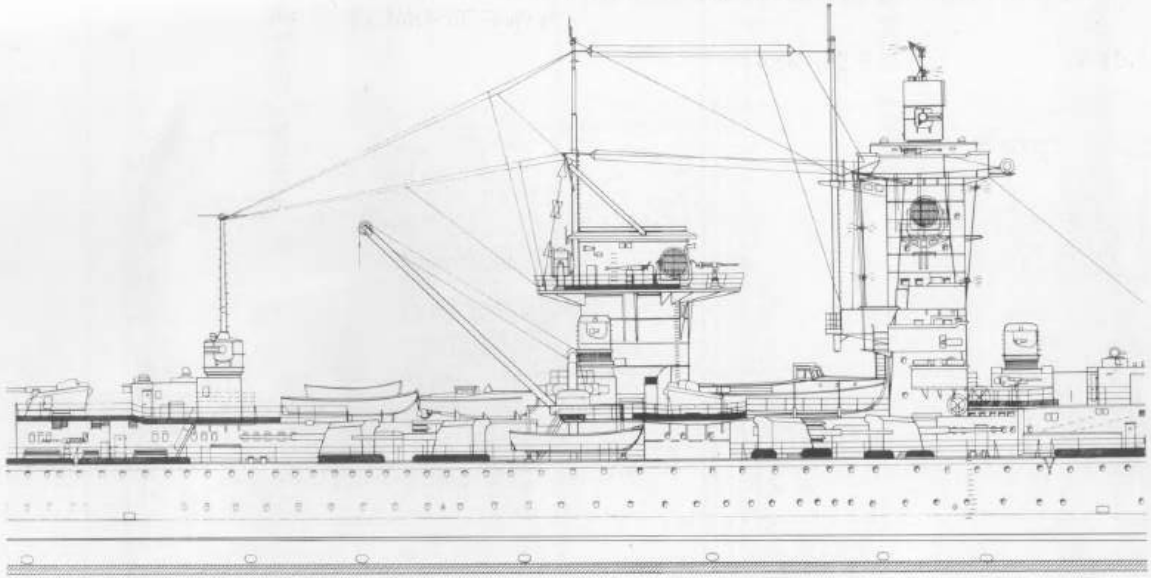
NADBUDÓWKA GŁÓWNA
CZĘŚĆ RUFOWA

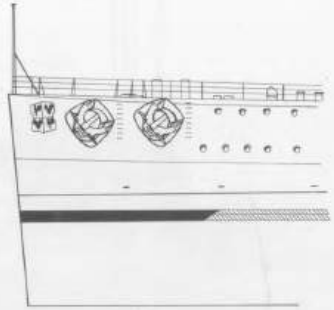
ARKUSZ 6



NADBUDÓWKA GŁÓWNA
CZĘŚĆ DZIOBOWA

PANCERNIK „ADMIRAL GRAF SPEE“

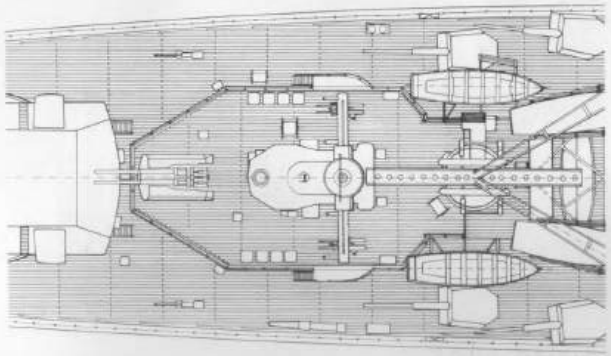


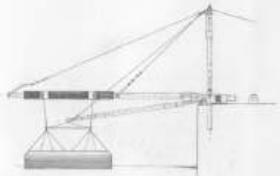


WIDOK STEWY DZIOBOWEJ
Z UKŁADEM KLUZ
LEWEJ BURTY

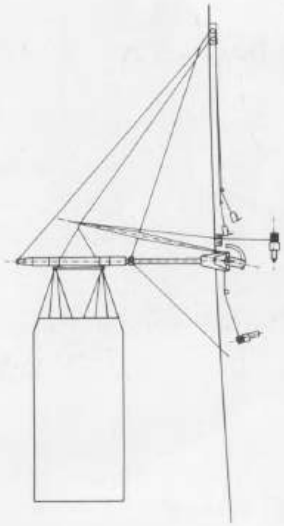
ARKUSZ 7

FRAGMENT NADBUDÓWKI
RUFOWEJ W WIDOKU Z GÓRY



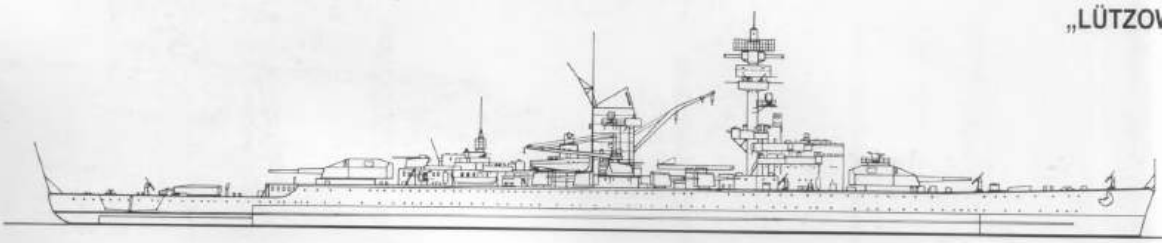


SCHEMATYCZNY RYSUNEK ŻAGLA UŁATWIAJĄCEGO PODNOSZENIE WODNOSAMOLOTU PODCZAS RUCHU OKRĘTU.
ZE WZGLĘDU NA UCIĄŻLIWĄ OBSŁUGĘ PO NIEDŁUGIM CZASIE URZĄDZENIE TO ZDEMONTOWANO.

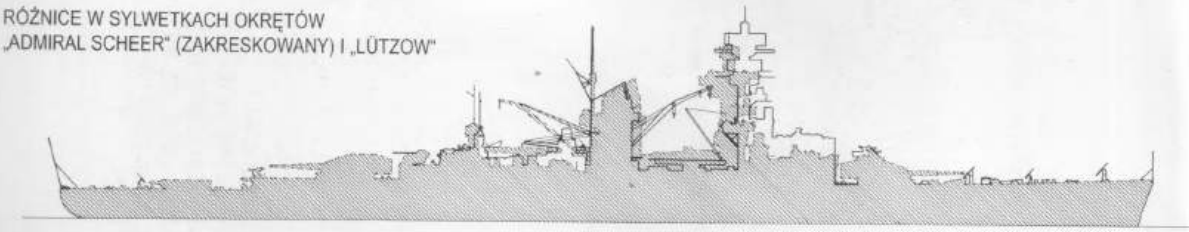


RÓŻNICE W SYLWETKACH POMIĘDZY OKRĘTAMI

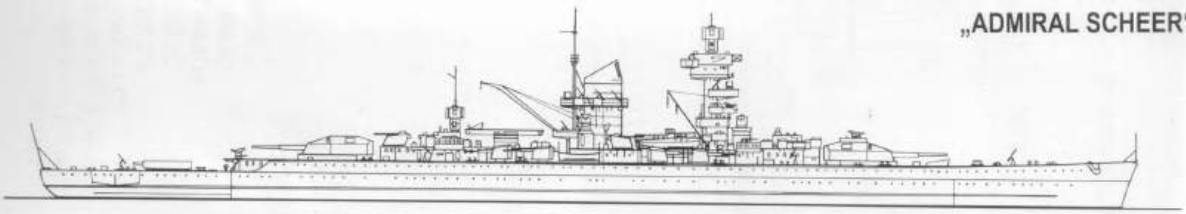
„LÜTZOW"



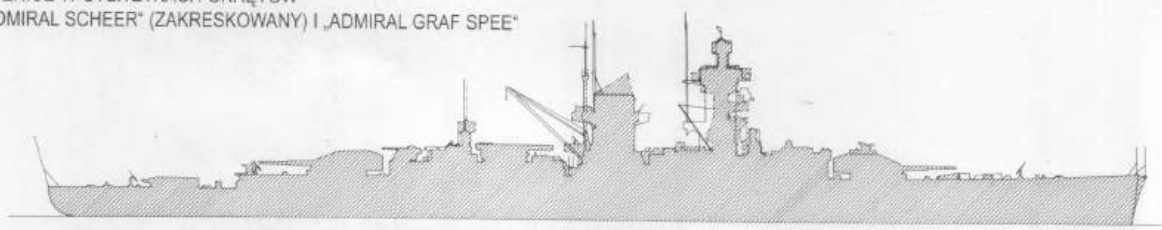
RÓŻNICE W SYLWETKACH OKRĘTÓW
„ADMIRAL SCHEER" (ZAKRESKOWANY) I „LÜTZOW"



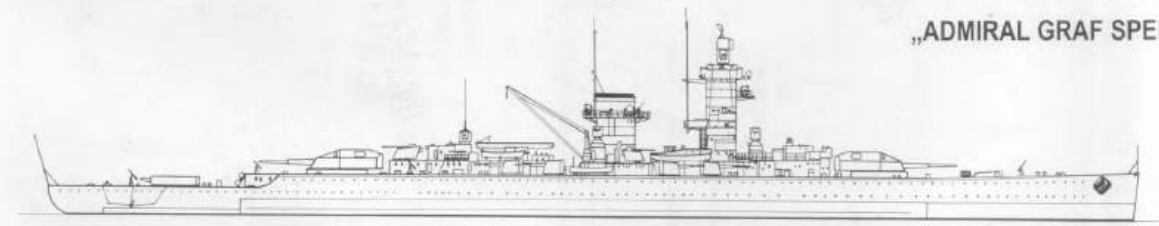
„ADMIRAL SCHEER"

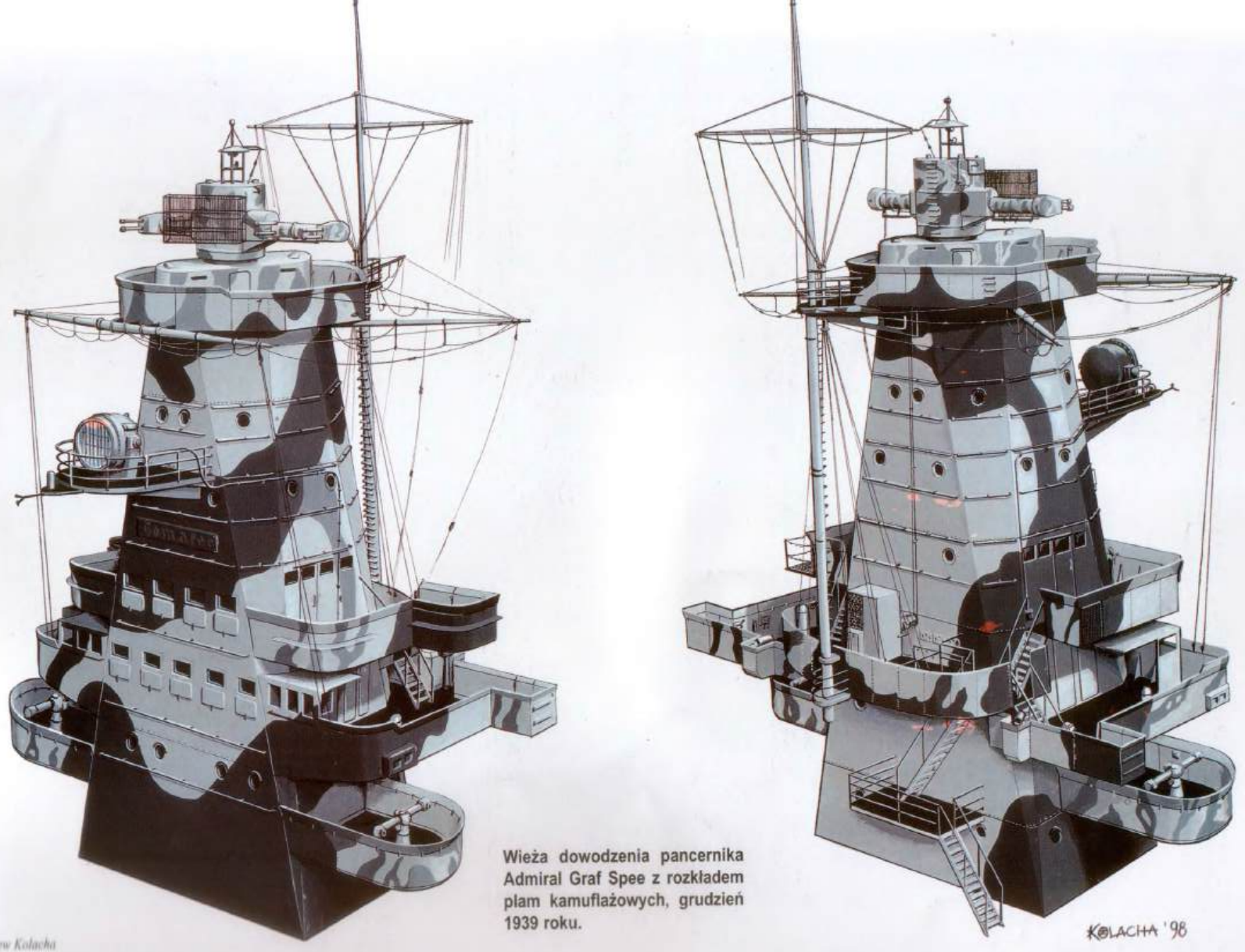


RÓŻNICE W SYLWETKACH OKRĘTÓW
„ADMIRAL SCHEER" (ZAKRESKOWANY) I „ADMIRAL GRAF SPEE"



„ADMIRAL GRAF SPEE"





Wieża dowodzenia pancernika Admiral Graf Spee z rozkładem plam kamuflażowych, grudzień 1939 roku.

Mal. Zbigniew Kolacha

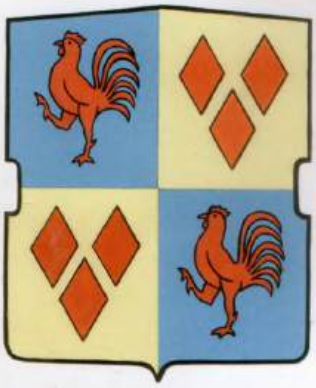
Bandera Reichsmarine (w numerze 7 MM podano błędne kolory)

Bandera Kriegsmarine

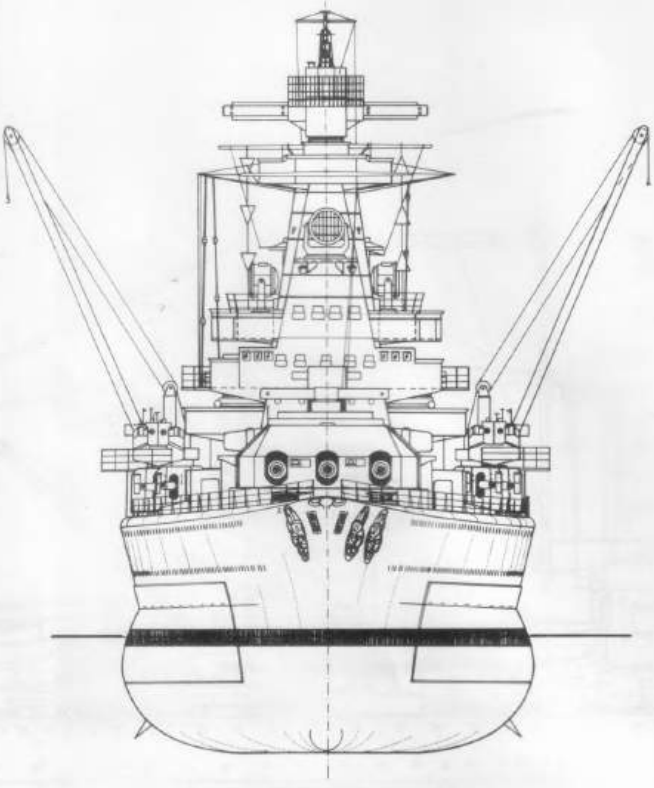
Mal: Arkadiusz Wróbel (sylwetka wodnosamolotu),
Zbigniew Kolacha (bandery i godło)

Wodnosamolot Heinkel He 60D
z pancernika *Admiral Graf Spee*

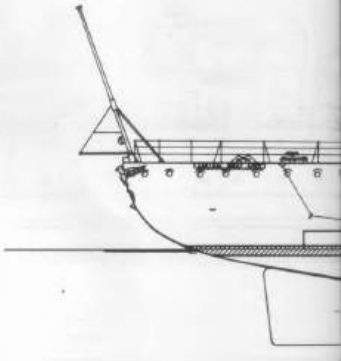
ISBN 83-86208-84-8

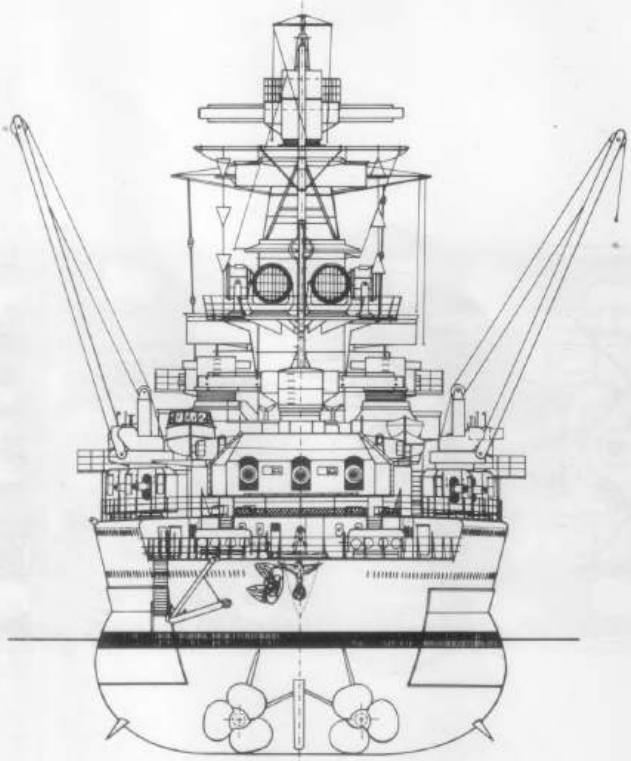


Godło pancernika *Admiral Graf Spee*

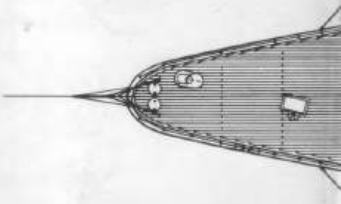


WIDOK OD DZIOBU

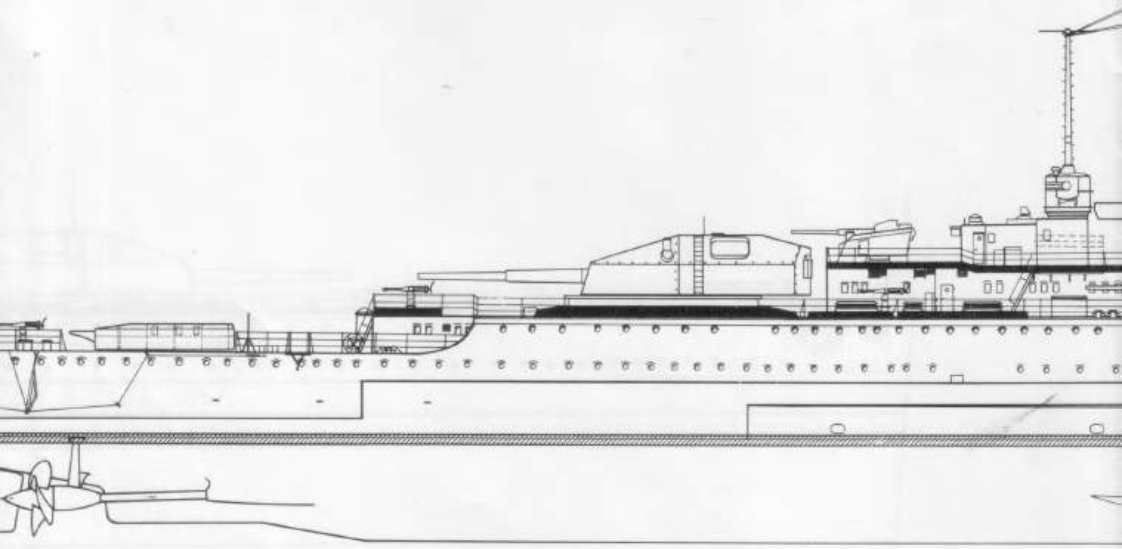


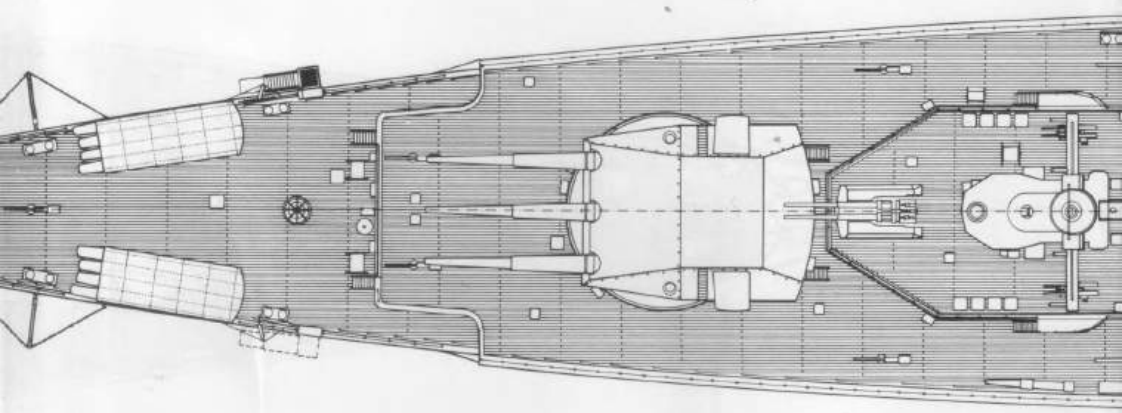


WIDOK OD RUFY

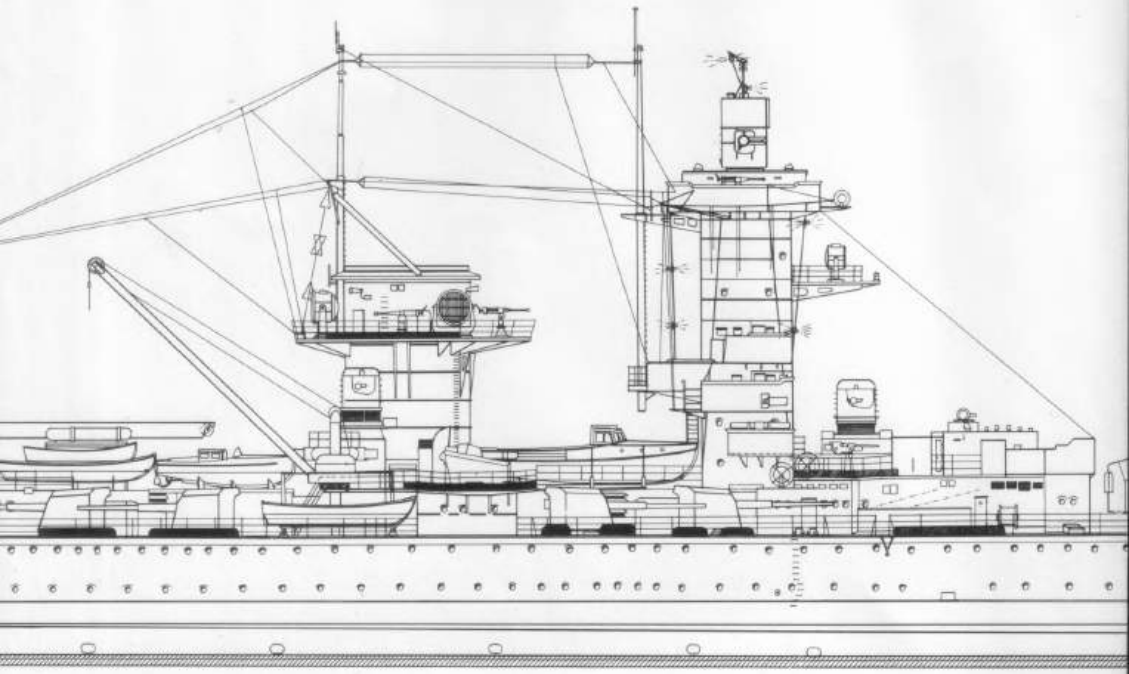


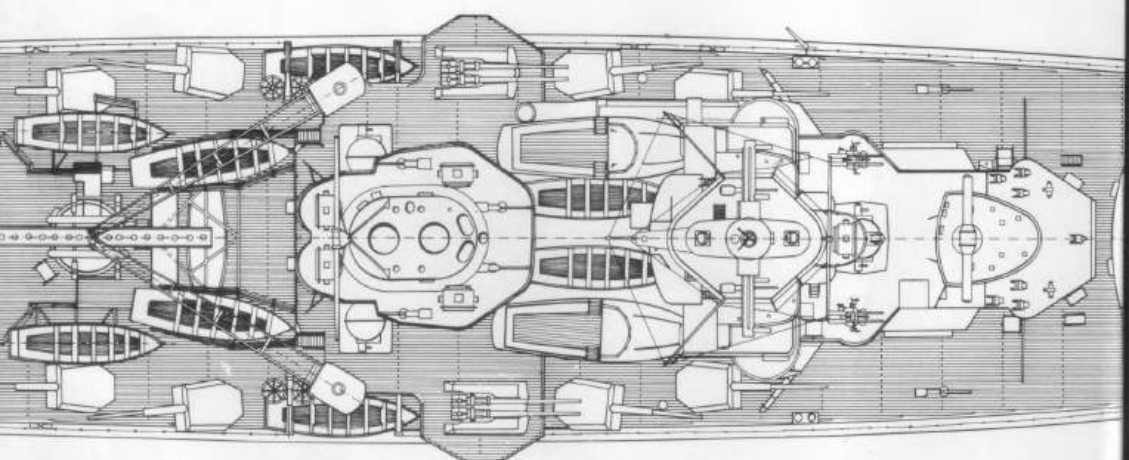
UWAGA:
NA RYSUN
NIEKTÓRE





KU POMINIĘTO
DETALE WYPOSAŻENIA





ADMIRAL GRAF SPEE

GRUDZIEŃ 1939 ROKU